

UNIVERSITÉ DE PARIS — FACULTÉ DE DROIT

LES
QUESTIONS DE RESPONSABILITÉ
EN
MATIÈRE D'AVIATION

THÈSE POUR LE DOCTORAT

(Ès Sciences Juridiques)

Présentée et soutenue le Vendredi 9 Juin 1916, à 1 h. 1/2

PAR

Eugène SAUZE

CHEVALIER DE LA LÉGION D'HONNEUR

INGÉNIEUR CIVIL

DIPLOMÉ DE L'ÉCOLE SUPÉRIEURE D'ÉLECTRICITÉ

LICENCIÉ EN SCIENCES

LICENCIÉ EN DROIT

EXPERT PRÈS LES TRIBUNAUX

Président : M. PIÉDELIEVRE, professeur
Suffragants { MM. PLANIOL, professeur
BARTIN, professeur

PARIS (5°)

M. GIARD & É. BRIÈRE

LIBRAIRES-ÉDITEURS

16, RUE SOUFFLOT ET 12, RUE TOULLIER

—
1916

*Diss.
Cand.
1916.*

THÈSE
POUR LE DOCTORAT

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses : ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

80185.

UNIVERSITÉ DE PARIS — FACULTÉ DE DROIT

LES
QUESTIONS DE RESPONSABILITÉ
EN
MATIÈRE D'AVIATION

THÈSE POUR LE DOCTORAT

(Ès Sciences Juridiques)

Présentée et soutenue le Vendredi 9 Juin 1916, à 1 h. 1/2

PAR

Eugène SAUZE

CHEVALIER DE LA LÉGION D'HONNEUR
INGÉNIEUR CIVIL

DIPLÔMÉ DE L'ÉCOLE SUPÉRIEURE D'ÉLECTRICITÉ

LICENCIÉ ÈS SCIENCES

LICENCIÉ EN DROIT

EXPERT PRÈS LES TRIBUNAUX

Président : M. PIÉDELIÈVRE, *professeur*
Suffragants { MM. PLANIOL, *professeur*
BARTIN, *professeur*

PARIS (5^e)

M. GIARD & É. BRIÈRE

LIBRAIRES-ÉDITEURS

16, RUE SOUFFLOT ET 12, RUE TOULLIER

1916





Digitized by the Internet Archive
in 2026

INTRODUCTION

La tendance naturelle qui poussait l'homme à associer ses efforts à ceux de ses semblables, pour assurer son existence et accroître son bien-être matériel et moral, a abouti à former l'organisme compliqué qu'est la société contemporaine. Les rouages en sont complexes et délicats en raison de la multiplicité des individus et de la diversité des intérêts en jeu.

Les activités humaines se manifestent par des initiatives privées ou collectives qui, à l'état normal, donnent naissance à une compensation heureuse entre les profits et les pertes réciproques résultant des contacts quotidiens, mais qui, une fois l'équilibre rompu, déclenchent les pires cataclysmes.

Que ces rapports soient, en temps de guerre, basés sur une idée de violence et de contrainte ou, au contraire, à l'état de paix, sur des relations d'union et de solidarité, au début de toutes les conquêtes comme à l'origine de toutes les civilisations, la principale préoccupation des hommes fut de développer rapidement

d'une part les modes d'échange des idées et, d'autre part, les moyens de transport.

Après avoir imaginé une représentation graphique conventionnelle des mots, on chercha à transmettre la pensée à distance par l'emploi d'abord des manuscrits et des messages écrits, puis du livre et du service postal et tout récemment du télégraphe, du téléphone et de la télégraphie sans fil.

Parallèlement à ces découvertes, les procédés de locomotion se transformèrent en se perfectionnant. Au déplacement pédestre, succédèrent la traction animale — surtout hippomobile — les barques à voiles ou à rameurs, le roulage, avec ses coches et ses postes, puis les chemins de fer, les paquebots, les tramways, les automobiles, les sous-marins, sans parler des autres véhicules.

Tout fut mis à contribution : la force musculaire de l'homme et de l'animal, aussi bien que l'énergie mécanique de la vapeur, de l'électricité, de l'essence et de l'alcool. On utilisa tour à tour le sol, le tréfonds, la surface des eaux, la profondeur des mers et il semblait que seule l'atmosphère, dans ses hautes sphères, du moins, était restée vierge de tout passage humain.

Certes, pour maîtriser cet élément si longtemps indompté, de louables essais avaient bien été tentés et nous citerons, pour mémoire, le parachute de Léonard de Vinci de 1495, le ballon à air chaud, puis à hydrogène d'Etienne et de Joseph de Montgolfier de 1783,

le dirigeable de Renard et Krebs de 1884, ainsi que les travaux de Tissandier, Santos-Dumont, de la Vaulx et Lebaudy.

Ces appareils se classaient parmi les aérostats, communément désignés sous l'appellation de « plus légers que l'air ». Depuis un certain temps, il était aussi question des « plus lourds que l'air ». Nombreuses et passionnées furent d'ailleurs les polémiques qui mirent aux prises les partisans de l'un ou de l'autre système.

Inutile de ressusciter ici ces discussions, d'autant plus que les deux procédés trouvent une utilisation logique chacun dans des cas différents, et se complètent ainsi l'un l'autre. Qu'il nous soit simplement permis de le faire remarquer, sans parti pris aucun, « les plus lourds que l'air » — d'où est née l'aviation — ont un champ d'application de beaucoup plus vaste, offrent des perspectives d'avenir encore plus séduisantes. Aussi c'est à leur recherche que s'acharna presque exclusivement le talent inventif de ceux qui, les premiers, songèrent à faire la conquête définitive de l'air.

Des écrivains à l'esprit prime-sautier avaient bien émis un espoir précurseur de la réalisation pratique ; mais les difficultés étaient si nombreuses et les dangers si grands que, — malgré l'attrait fascinateur de ce beau rêve d'Icare, — cette étude si ardue était chaque fois abandonnée presque aussitôt que reprise. Elle

resta longtemps uniquement réservée aux travailleurs opiniâtres et infatigables qui mêlent une forte dose d'enthousiasme à la recherche scientifique et qui, dans leur âpre entêtement, s'obstinent à résoudre les problèmes réputés insolubles.

Il était réservé au xix^e siècle, dont la seconde moitié a instauré le règne du positivisme — positivisme à outrance qui a prétendu pénétrer la littérature et la philosophie aussi bien que les sciences physiques et naturelles — il était réservé, disons-nous à cet âge épris de précision d'éliminer du problème de l'aviation les données de pure imagination. Il a suffi au xx^e siècle de quelques années de travail pour arriver, grâce aux méthodes léguées par le siècle précédent, à la solution parfaite de ce problème qu'avaient rêvée tant de générations. Actuellement, à coup sûr, le sphinx de Thèbes ne pourrait pas proposer comme énigme la question de l'aviation.

En admettant même que la possibilité de la locomotion aérienne ne se soit pas présentée à l'esprit sous une forme intuitive et directe, sa conception devait naître d'un raisonnement discursif assez simple. Si l'oiseau vole mu par l'énergie intime, immanente et naturelle de l'effort musculaire qui est en quelque sorte le ressort intérieur, pourquoi un semblable vol ne serait-il pas imité mécaniquement par l'utilisation d'une force extérieure, transformatrice complaisante de l'inertie en motricité artificielle ? Les lois du mouvement ne re-

lèvent-elles pas des mathématiques et principalement de la cinématique et de la dynamique ?

Sans doute, autre chose est de concevoir, *in abstracto*, une question, autre chose est de la mettre à exécution ; la conception est l'image, la réalisation, le réel. Mais l'espoir du succès — espoir d'autant plus ferme qu'il était raisonné — stimula si bien l'ardeur des inventeurs que leur imagination créatrice donna le jour à plusieurs orthoptères, à ailes battantes, ayant l'oiseau pour prototype, ainsi qu'à quelques hélicoptères actionnés par des palettes ou des hélices. C'est le 28 avril 1784 qu'un appareil de ce dernier genre, muni d'un ressort de baleine, fut présenté à l'Académie des Sciences de Paris par Launoy et Bienvenu (Roger Bacon, Léonard de Vinci ; Borelli et Lalande s'étaient déjà posé le problème, sans pouvoir le résoudre).

Ces investigations créèrent un heureux antécédent et suggérèrent des recherches ultérieures dont les principales sont celles de Philipps en 1842, de Heuson en 1843, de Joseph Pline en 1858, de de Ponton d'Amécourt en 1863, d'Ader en 1897, de Tatin et Richet de la même année, du capitaine Ferber en 1899 et enfin de Santos-Dumont en 1906.

De nombreux insuccès exercèrent tout d'abord une influence déprimante ; mais cette dernière fut de courte durée. Aux uns le regret des tentatives infructueuses du passé, aux autres l'espérance en l'avenir, servirent de réconfort dans leurs échecs présents.

Grâce au regain d'intérêt et à un renouveau des tendances, les tentatives timides et mal affirmées des néophytes firent place à la volonté ferme de trouver les lois expérimentales et empiriques de l'aviation. Les premiers accidents furent vite oubliés, et avec eux le vieil effroi qu'avaient encore contribué à augmenter certains esprits chagrins atteints d'aérophobie.

L'aéroplane, jusque-là si critiqué, exalta soudain les esprits, dès qu'apparurent des moteurs à la fois assez légers et assez puissants pour assurer la propulsion des machines volantes, ce qui avait été tout d'abord la vraie pierre d'achoppement. A partir de ce jour, l'aviation, quoique embryonnaire, de spéculative devint éminemment pratique. L'homme après avoir été longtemps spectateur du vol aérien eut alors à jouer le rôle d'acteur.

Ce serait sortir du cadre de notre étude que de rappeler, même sommairement, les résultats obtenus successivement en ce qui concerne les détails de la stabilité au point de vue du tangage, du roulis et de la giration. Qu'il nous suffise de dire que ces préludes ont aplani comme par enchantement les difficultés qui, de prime abord, avaient paru insurmontables.

Les vaillants pionniers de l'aviation, les virtuoses de l'air sont à jamais auréolés de gloire, car ils symbolisent le courage et le sang-froid. Orville et Wilbur, Wright, Blériot, Paulhan, Tissandier, Farman, Lathan,

Leblanc, Beaumont, Aubrun, Legagneux, Chavez, Raynaud, Morin, Védrières, Couneau, furent les promoteurs et les initiateurs de ce mode de locomotion ; mais leurs successeurs sont légion et tous méritent que de belles pages leur soient consacrées au livre d'or de l'histoire, parfois même au martyrologe de la science.

L'homme, quittant la terre-à-terre, [était désormais appelé à se mouvoir, avec aisance et sans entrave aucune, dans l'immensité des cieux. Pareil à l'aigle, qui se porte de cime en cime, il évolue en toute liberté dans le vaste firmament. L'aéroplane étant devenu un instrument docile entre ses mains, il s'aventure dans de folles randonnées, se rit des continents et des mers, atteint des vitesses vertigineuses, sillonne l'atmosphère en tous sens par les voies les plus simples et suivant le critérium mathématique de la plus courte distance.

Le processus de l'évolution permet d'augurer du sort réservé aux aéroplanes. Sans être absolu et sans vouloir prétendre jouer au prophète, nous pouvons pronostiquer que l'avenir de l'aviation sera des plus brillants. Ce ne sera pas le succédané des autres modes de transport, mais le rôle de ce genre de locomotion, loin d'être surfait, sera susceptible de révolutionner la vie sociale des individus et des peuples au point de vue sportif, scientifique et économique, en état de paix comme en temps de guerre.

Sous ces heureux présages, malgré la spontanéité de

son apparition, l'aviation, née d'hier, ne restera pas l'apanage exclusif des dilettantes ou des snobs, mais entrera définitivement dans les mœurs, et cela à bref délai. Elle s'adaptera avec souplesse à la vie fiévreuse des temps modernes et son développement sera à la fois intensif et extensif.

Ce postulat une fois posé, on en déduit que le droit ne doit — et ne peut d'ailleurs — rester étranger à la question de l'aviation. Cette dernière soulève et embrasse non seulement le droit civil, commercial, administratif, pénal et fiscal, mais encore le droit international privé et public.

Toutefois, les codes ayant été rédigés avant que l'aviation n'ait commencé à prendre place parmi les branches de l'activité humaines, l'application des principes juridiques à l'aviation est malaisée et prête à confusion. Devant le vaste dédale de lois, les avis se sont partagés. Des écoles trop nombreuses ont créé des théories subtiles dont on peut affirmer que la diversité constitue pour l'orthodoxie de la doctrine juridique un fatras dangereux d'éléments hybrides. Dans ces conditions, les débats deviennent un tournoi où l'on risque d'une part de faire conclure à tort à l'inanité des lois et, d'autre part, de porter — par voie directe ou incidente — un coup quasi-mortel à l'aviation.

La panacée à une jurisprudence surannée et sans flexibilité ne consiste pas à forger des théories boiteuses ou tendancieuses. Pour couper court aux ambiguïtés,

aux antinomies, le plus sûr antidote serait un code de l'air, qui s'impose comme une législation adéquate. Malgré les velléités souvent renouvelées de répondre aux desiderata des intéressés, un semblable code n'a malheureusement pas encore été rédigé et la question reste dans le *statu quo*.

Aussi avons-nous cru utile de faire œuvre d'éclectisme afin de coordonner les données éparses qui servent actuellement de base juridique en matière d'aviation. Sans faire table rase des opinions émises dans les différents systèmes proposés, nous avons essayé de faire converger les conclusions vers une solution sinon équipollente du moins unique et explicite. La vérité est, en effet, une, et l'on ne saurait concevoir, ni en dialectique ni dans les décisions jurisprudentielles, des principes impliquant des affirmations et des négations : ce dualisme est inadmissible.

Nous avons aussi voulu faire ressortir la possibilité de concilier pleinement l'extension de l'aviation et le respect de la saine doctrine. Ces deux notions n'enveloppent aucune contradiction : elles peuvent coexister et agir de concert tout en ne sortant pas de la sphère qui leur est propre. L'antagonisme que certains ont voulu voir est plus apparent que réel. Il importe, au contraire, de mettre au même diapason l'aviation et la législation ; celle-ci ne devant pas entraver l'essor du progrès, celle-là ne devant pas s'affranchir du droit. L'une et l'autre, loin de se déborder ou de s'exclure

réciiproquement, ont à marcher de front suivant des rapports logiquement déterminés.

Afin d'éviter l'écueil d'une trop grande dispersion, nous avons préféré ne dégager que la quintessence, que l'idée maîtresse qui dominait le côté juridique de l'aviation comme d'ailleurs tout le droit, c'est-à-dire la responsabilité dans son sens le plus large. La vie sociale qui soulève un perpétuel conflit d'intérêts n'est, en effet, possible que si l'équité naturelle se trouve renforcée par une législation et cette dernière serait elle-même inopérante si elle n'admettait à sa base une sanction inhérente qui en soit le substratum.

Logiquement, sinon chronologiquement, les relations humaines se conçoivent comme antérieures aux lois édictées pour réglementer subsidiairement les conditions légitimes de leur exercice suivant des droits attributifs ou privatifs. Il n'en est pas moins vrai que la notion de la responsabilité est tellement primordiale qu'elle est une des principales entités juridiques et qu'elle se confond même parfois avec la raison déterminante de nos actes. Evocatrice des conséquences qui s'y rattachent et qui s'y greffent, elle se dresse menaçante, tracassière même, lors de chacune de nos entreprises et nous rappelle que nous aurons à rendre compte de notre activité de quelque manière qu'elle se manifeste.

Sous l'influence de l'extension du machinisme et

surtout de l'évolution des idées, la traditionnelle interprétation de la responsabilité, sous forme d'aphorisme, a été vivement critiquée comme [trop archaïque et a été battue en brèche par des théories modernistes qui ont gagné du terrain au milieu d'âpres controverses. La jurisprudence est donc flottante et hésite entre la responsabilité, *stricto sensu*, fondée sur l'élément délictuel conscient, et celle qui est basée sur le facteur purement matériel et objectif du risque.

De ce qui précède, il résulte que si les questions d'aviation et de responsabilité sont complexes en elles-mêmes et indépendamment l'une de l'autre, elles sont bien plus délicates encore dans leurs rapports entre elles. C'est le problème ainsi envisagé qui fera l'objet de la présente étude, limitée au droit interne.

Nous aurons à passer successivement en revue la responsabilité contractuelle et quasi-contractuelle, la responsabilité civile proprement dite et enfin la responsabilité pénale. Cette division tripartite nous a semblé comporter l'exposé préalable d'un point de droit préjudiciel à tout autre et concernant la propriété de l'espace, point de droit qui a fait l'objet de polémiques d'une acuité particulière.

Nous ne nous dissimulons pas la difficulté du sujet et nous n'avons pas la prétention de l'avoir traité, *ex professo*, dans toute son ampleur et sous toutes ses faces. Nous nous sommes simplement assigné pour

tâche d'apporter notre modeste concours à l'œuvre commune de la recherche de la vérité. Heureux si, dans une faible mesure, nous avons contribué à jeter un peu de lumière sur le problème tel que nous l'avons posé.

PREMIÈRE PARTIE

Notion juridique de l'espace aérien et les questions de responsabilité.

GÉNÉRALITÉS

L'aviation ne se concevant pas sans le passage dans l'espace, la première question qui se pose est de savoir si, par le fait même de cette navigation aérienne, il y a, ou non, violation d'un droit de propriété.

De prime abord,|toutefois, il semble qu'il n'existe aucune corrélation entre la responsabilité qui peut découler de ce mode de locomotion et le droit éventuel de propriété dont nous venons de parler. Certes, ce dernier, comme d'ailleurs tout droit réel immobilier, réserverait à son bénéficiaire une action pétitoire ayant pour but de faire reconnaître son droit, et une action possessoire ayant pour objet de protéger ou de faire restituer la possession en elle-même, mais ces deux actions n'auraient-elles pas pour simple résultat que d'interdire tout vol aérien ?

En réalité, de cette question de principe découlent bien

d'autres conséquences qui au point de vue de la responsabilité peuvent se ramener à quatre :

1° Si l'on reconnaît un droit de propriété sur l'espace et si l'ordre a été donné de ne pas le violer, l'aviateur pourra être astreint à payer une indemnité pour chaque infraction.

2° Pour protéger son droit réel immobilier, le propriétaire sera autorisé à élever au-dessus de son terrain tous les ouvrages de clôture aérienne qui lui plairont quelque dangereux qu'ils soient pour l'aviateur.

Si, au contraire, on repousse le droit de propriété, cette mesure préventive constituera un abus de droit entraînant une responsabilité.

3° La violation du droit de propriété rendrait en toute hypothèse l'aviateur responsable toutes les fois qu'un préjudice serait causé, alors que si l'atmosphère était libre, il faudrait que le propriétaire prouvât l'existence d'une faute.

4° En ce qui concerne le droit de propriété seulement, on tient parfois compte du simple danger d'un préjudice.

Au sujet de l'enlèvement de fils électriques, par exemple, le tribunal de paix de Lille a déclaré le 15 novembre 1899 (1) : « Il n'est pas nécessaire, pour l'exercice de l'action possessoire en complainte, qu'un dommage ait été actuellement causé ; il suffit de l'éventualité d'un préjudice ».

(1) D. 1900, 2, 361.

La question de la propriété aérienne est donc loin d'être étrangère à celle de la responsabilité, et elle est même, pour ainsi dire, préjudicielle à toute autre.

Pour la trancher, le seul passage du Code civil que l'on puisse invoquer est l'article 552 dont la teneur est la suivante :

« La propriété du sol emporte la propriété du dessus et du dessous.

Le propriétaire peut faire au-dessus toutes les plantations et constructions qu'il juge à propos, sauf les exceptions établies au titre des servitudes ou services fonciers.

Il peut faire au-dessous toutes les constructions et fouilles qu'il jugera à propos, et tirer de ces fouilles tous les produits qu'elles peuvent fournir, sauf les modifications résultant des lois et règlements relatifs aux mines et des lois et règlements de police ».

Vu son importance, nous allons aborder l'étude de ce texte qui fera l'objet de notre premier chapitre.

Remarquons, toutefois, dès à présent, qu'un dilemme se pose : ou il faut admettre à la *lettre* le premier alinéa de l'article 552, ce qui est impossible ; ou alors on est conduit à en interpréter le *sens* suivant les principes du droit sainement entendus. Nous allons nous placer successivement à ce double point de vue pour étudier le texte en question.

CHAPITRE PREMIER

ÉTUDE DE L'ARTICLE 552

SECTION PREMIÈRE

Traduction de la lettre de l'article 552.

Au point de vue littéral et grammatical, et faute d'avoir introduit une restriction quelconque aux termes « dessus » et « dessous », ces deux expressions désignent tout ce qui est en deçà et en delà de la surface du sol.

Pour concrétiser les idées, traduisons ces mots géométriquement et physiquement. Le « dessus » et le « dessous » se conçoivent, mathématiquement parlant, suivant les perpendiculaires positives et négatives à la surface de base.

Dans le cas qui nous occupe, cette dernière n'est autre que la surface sphéroïdale irrégulière du globe terrestre.

Si à un infiniment petit près d'un ordre très élevé nous négligeons l'aplatissement de ce sphéroïde, nous pouvons admettre que ces perpendiculaires coïncident avec les rayons de la sphère idéale la plus rapprochante. Plus rigoureusement, ces perpendiculaires se confondent avec la direction de la pesanteur.

La propriété telle qu'elle ressort de l'article 552 serait donc circonscrite par un cône irrégulier dont le sommet serait au centre de la terre et dont la surface latérale serait engendrée par une droite mobile passant par le sommet et se mouvant de telle façon qu'elle suive le contour limitant chaque propriété du sol. Quant à la base de ce cône, elle serait à l'infini.

Nous signalons, en passant, la confusion commise parfois par certains auteurs qui admettent un prisme droit comme définissant la propriété de l'article 552. Une semblable figure comporterait une génératrice perpendiculaire à une surface plane, ce qui n'est pas le cas de la terre, laquelle est curviligne.

Inexacte également est la définition donnée, en droit international, par M. Chrétien : « le territoire aérien de l'Etat comprend la partie de l'atmosphère située à l'intérieur d'un plan vertical tracé par ses frontières terrestres ou maritimes ».

Le cône dont nous avons parlé ne peut, en effet, en aucun cas se réduire à un plan.

De même, M. Norbert Galliot (1) commet une erreur en

(1) Aéro du 28 février 1912.

faisant allusion à une propriété jusqu'à l'antipode. C'est le centre du globe et non pas le point diamétralement opposé à un autre point de la terre qui constitue la limite inférieure.

De ce qui précède, la propriété de l'article 552 devrait comprendre :

1° La propriété du sol limitée par le contour même du terrain possédé ;

2° La propriété du dessus, c'est-à-dire de tout ce qui est à l'intérieur du tronc supérieur du cône tel que nous l'avons défini.

3° La propriété du dessous ou, autrement dit, de tout ce qui se trouve circonscrit par le tronc inférieur du même cône.

Pour ne pas nous écarter du cadre de notre sujet, nous n'examinerons que les divers éléments constitutifs de ce « tout » qu'englobe le mot « dessus ».

Puisque l'infini est notre seule limite, le tronc de cône mentionné plus haut contiendra non seulement une portion d'air, mais encore des corps célestes.

En ce qui concerne l'air, c'est un fluide élastique composé de plusieurs gaz et principalement d'oxygène, d'azote, d'argon, de gaz carbonique, de vapeur d'eau et de diverses traces d'autres gaz sans parler d'une multitude de poussières microscopiques et de germes organisés.

Cet air, pris en masse, constitue l'atmosphère affectant la forme d'un sphéroïde extérieur à celui de la terre plus aplati que lui et formant une couche de 60 kilomètres en-

viron. Cet air entretenant la combustion et la respiration est indispensable à la vie de tout être du règne animal ou végétal. Il est, de plus, le véhicule d'ondes diverses impressionnant soit nos sens, soit des instruments spéciaux.

Quelle est la nature juridique de l'air ainsi défini ? Sans contestation aucune, nous sommes en présence d'une chose commune, c'est-à-dire n'appartenant à personne et dont l'usage est à la disposition de tous.

Cette façon de voir était déjà celle des romains, qui avaient établi une distinction très nette entre les *bona*, les *pecunia*, susceptibles d'appropriation privée et les *res extra commercium*, les *res extra patrimonium*, qui ne l'étaient pas. Dans cette dernière catégorie, à côté des *res divini juris* (*res sacræ*, *res religiosæ*, *res sanctæ*), des *res publicæ*, des *res universitatis*, se trouvaient également les *res communes*, subdivision dans laquelle rentrait l'air.

L'air étant un bien commun corporel, on n'en peut pas devenir propriétaire exclusif, mais on a le droit d'exercer une prise de possession — par voie d'occupation — sur la quantité d'air matériellement déterminée lors de la respiration, de l'absorption ou enfin de la mise en vase clos.

Il n'en reste pas moins vrai que l'air, en tant que surplombant le sol, ne peut faire l'objet d'un droit de propriété, en France, du moins, car il en est parfois autrement dans les autres pays. Le Code autrichien, par exemple, dans son article 297, déclare immobilière : « toute la tranche d'air perpendiculaire au fonds ». C'est d'ailleurs, à notre avis, tout à fait illogique.

Nous voyons donc que le premier alinéa de l'article 552 ne peut être pris dans le sens strictement littéral en ce qui concerne l'air puisque ce sens est absolument incompatible avec un point de droit admis par tous sans contestation aucune.

L'interprétation de ce texte à la lettre apparaît encore bien plus impossible lorsqu'on essaye de l'appliquer aux corps célestes. La cosmologie nous enseigne que dans l'espace infini se trouvent des astres fixes, brillant de leur lumière propre, et autour desquels se meuvent des planètes leur empruntant leur lumière. Ces planètes tournent également autour d'un axe et obéissent à la gravitation universelle. Quant aux satellites, ils sont aux planètes ce que ces dernières sont aux astres.

La terre est une planète exécutant une giration sur elle-même en 24 heures, planète ayant d'une part pour astre le soleil autour duquel elle tourne en 365 jours $1/4$, et d'autre part pour satellite la lune.

De ces divers mouvements relatifs, il résulte que tout cône virtuel du genre de celui précédemment indiqué, embrasse tour à tour, en partie du moins, des myriades de planètes et de satellites.

Il est à peine besoin de faire remarquer qu'aucune propriété ni appropriation ne peut exister sur ces corps célestes que l'on ne peut pas appréhender et dont la position, par rapport aux divers cônes varie à chaque instant. Toutefois, que l'on ne soit pas tenté de trouver puéril le seul fait d'avoir soulevé ce problème, car ce dernier corrobore l'impossibilité de prendre à la lettre l'article 552.

On a essayé pourtant de concilier les considérations que nous venons d'exposer avec la traduction littérale du texte précité. Pour y arriver, on a voulu faire une distinction entre l'espace, le contenant, et l'air, le contenu : celui-ci ne pouvant pas donner lieu à un droit de propriété à l'inverse de celui-là.

Nous n'avons pas à insister sur la question de la propriété de cet espace — cela fera l'objet d'un chapitre spécial, — mais nous avons à faire ressortir qu'admettre la propriété de l'espace à l'exclusion de toute autre chose c'est, par voie de conséquence, rejeter la lettre de l'article 552 qui ne comporte aucune restriction. Il faut donc conclure qu'il est indispensable d'interpréter l'article 552 d'après les principes du droit, interprétation à laquelle nous allons consacrer quelques pages.

SECTION II

Interprétation de l'article 552.

1° Théorie de la propriété de l'espace à l'infini.

Cette théorie est tellement absolue et tellement nette qu'elle se passe de commentaire. Le tout est donc de savoir si elle est vraie ou fausse. Dans le premier cas ce serait en effet la suppression pure et simple de l'aviation ainsi que l'a fait remarquer M. Laurent de la Barre (1).

(1) IV^e Congrès international d'Aéronautique de Nancy.

Les partisans de cette théorie invoquent deux arguments en leur faveur :

1° Le texte du premier alinéa de l'article 552.

2° L'origine historique de cet article.

En ce qui concerne le premier point, nous avons déjà fait remarquer que ce n'était pas là une preuve suffisante puisque la traduction littérale de l'article 552 conduit à un non sens juridique. D'ailleurs, si cet article avait voulu parler de la propriété de l'espace, il aurait pu l'exprimer nettement comme le fait, par exemple, le Code italien (articles 440 et 447) : « Celui qui est propriétaire du sol, est propriétaire de l'espace qui le domine et de tout ce qui se trouve au-dessus et au-dessous de la surface ». Nous n'insisterons donc pas davantage sur cette question.

Par contre, étant donné qu'une interprétation s'impose, elle doit être examinée toutes les fois qu'on prétend la justifier par diverses considérations. Voyons donc la valeur des sources historiques citées à l'appui de la théorie de l'espace à l'infini.

On base principalement ces sources sur plusieurs adages qui peuvent se résumer dans cette phrase : *Qui dominus est soli, dominus est cæli et inferorum*, qui admet comme variante, cette autre : *Cujus est solum ejus est usque ad cælum et infera*.

Que faut-il donc penser de cette traditionnelle maxime ? Notons d'abord, avec M. Arnolfo de Valles (1), qu'elle est

(1) « L'espace aérien et sa domanialité ». *Revue jur. de loc. aér.*, 1910.

due aux glossateurs. De ce fait elle devait se ressentir de la méthode que ces commentateurs adoptèrent pour faciliter la compréhension *grosso-modo* des textes par des procédés mnémotechniques. A cet effet, ils rédigèrent des sentences sous forme d'aphorismes, mais ce serait dépasser leur portée que de vouloir en déduire une théorie complète.

Ces phrases lapidaires ne peuvent servir, à notre avis, qu'à jalonner un tracé juridique comportant de plus amples développements. C'est ce qu'exprime fort justement M. Saleilles en déclarant : « Mais il y aurait de graves inconvénients à laisser se perpétuer ainsi ces adages qui ne sont que des fictions compromettantes et vaines... »

Remontons d'ailleurs aux origines de la maxime précitée. Elle se trouve en germe dans une glose d'Accurse, vers l'an 1200. Ce dernier faisait déjà partie de l'école bolonaise qui se proposait uniquement de répandre le droit romain, lequel, jusqu'au XII^e siècle, n'était guère connu que par les documents contenus dans les *leges Romanorum*.

En commentateur des lois romaines, Accurse ne pouvait pas vouloir dépasser le sens que les jurisconsultes avaient eu l'intention de donner aux textes de Paul (1) et de Venuleius (2) que nous allons citer.

Le premier énonce : *Si intercedat solum publicum, vel via publica, neque itineris, actusre, neque altius tollendi servitutes cinpedit, sed immittendi, protegendi, prohibendi :*

(1) Digeste, D. VIII, 2, 1, pr.

(2) Digeste, D. XLIII, 24, 24, § 4.

item fluminum et stillicidiorum servitutem impedit : quia cœlum, quod supra id solum intercedit, liberum esse debet.

D'après cette dernière phrase, on peut conclure que Paul n'a pas voulu faire allusion à un droit de propriété, car autrement il lui aurait été facile de le stipuler explicitement.

A notre avis, le passage en question est l'équivalent du deuxième alinéa de notre article 552. Le mot *cœlum* semble, il est vrai, contredire cette interprétation, mais ce n'est là qu'une apparence : Paul a simplement voulu faire ressortir que le droit octroyé au propriétaire de construire et de planter s'étendait *in infinito* si toutefois semblable chose devenait un jour possible.

Cette traduction nous paraît d'autant plus plausible, qu'Ulpien (1) après avoir interdit de laisser dépasser des branches au-dessus d'une propriété voisine, tolère ces mêmes branches à une hauteur supérieure à 15 pieds. Point n'aurait été besoin d'accorder la faculté de couper les branches avançant sur un terrain si la propriété sur l'espace avait été reconnue, car alors ce droit aurait été évident sans aucun texte spécial à l'appui. Quant à la restriction, elle n'aurait pas été logique, étant donné qu'Ulpien se proposait d'expliquer la loi et d'en faire comprendre le sens et non pas d'apporter des exceptions sortant du droit commun. Cette annotation insérée dans le Digeste prouve, au contraire, qu'il ne faut appliquer qu'aux seules choses

(1) Digeste, 43, xxvii, 1, §§ 7 et suivantes.

adhérentes, au sol l'expression *cælum quæ super solum intercedit, liberum esse debet*, et que c'est la raison pour laquelle les jurisconsultes furent amenés à préciser ce qui devrait se passer pour les objets ne faisant pas corps avec le terrain et qui pourtant pouvaient intercepter la chaleur, la lumière, l'air, etc.

Le second texte qui nous intéresse est celui de Venuleius dont la teneur est la suivante : *Si quis projectum aut stillicidium in sepulchrum immiserit, etiamsi ipsum monumentum non tangeret, recte cum eo agi, quod in sepulchro vi aut clam factum sit, quia sepulchri sit non solum is locus, qui recipiat humationem, sed omne etiam supra id cælum, eoque nomine etiam sepulchri violati agi posse.*

Ce passage ne nous semble pas comporter de longs commentaires, car il est moins important que celui de Paul et, loin d'avoir une portée générale, il ne se rapporte qu'au cas particulier d'une sépulture. D'ailleurs, là encore il n'est nullement parlé d'un droit quelconque de propriété sur l'espace et tout ce que nous avons dit précédemment reste vrai sans modification aucune.

Ainsi donc lorsqu'Accurse en annotant la loi *si intercedat* ajoute : *cujus est solum ejus debet esse usque ad cælum*, il ne fait que commettre une tautologie comme d'ailleurs Cujas qui, au xvi^e siècle, reprend la même loi et Gregorius Haloander qui, en 1521, écrit sous forme de glose, en marge de la loi *Altius* (1) : *est enim cujuslibet solum usque ad cælum.*

(1) Au *Code*, III, 34, 8.

Sous une forme ou une autre l'adage : *dominus soli, dominus cœli* se retrouve de plus chez Balde au ^{xiv}^e siècle, chez Barthélemy de Cepolla au ^{xv}^e siècle, chez Sébastien Médicis au ^{xvi}^e siècle et chez Selden au ^{xvii}^e siècle. De même Deny Godefroy, en 1583, reprend les lois *si intercedat* et *si quis projectum* et résume le tout, y compris la glose d'Accurse, en édictant : *cujus solum, ejus cœlum*.

Nous n'avons pas à insister sur les maximes de ces différents auteurs, maximes qui ne font aucunement allusion à un droit de propriété et qui ne sauraient en toute hypothèse comporter plus d'étendue que les textes romains que nous avons cités et qui leur ont servi de base.

En suivant l'ordre chronologique, nous arrivons au droit tel qu'il ressort des coutumes écrites et, entre autres, de celle de Paris dont l'article 187 énonce : « Quiconque a le sol appelé l'étage du rez-de-chaussée, il peut et doit avoir le dessus et le dessous de son sol et peut édifier par-dessus et par-dessous et y faire puits et aiséments et autres choses licites s'il n'y a titre contraire ».

Voilà certes un texte qui a dû servir de point de départ à notre article 552, car il s'en rapproche trop pour lui être complètement étranger. C'est d'ailleurs l'avis que Julien Michel Dufour (1) émet au sujet de cet article 552.

D'après Ferrière (2), l'article 187 de la coutume de Paris a une origine romaine. Cet auteur fait allusion non pas à

(1) Le Code des Français avec les sources où toutes ses dispositions ont été puisées.

(2) *Coutumes de Paris*, titre IV. *Des servitudes*.

l'adage *dominus soli, dominus cœli*, mais aux deux textes latins que nous avons cités précédemment.

Quoi qu'il en soit, nous reconnaissons que les rédacteurs de cette coutume ont été plus catégoriques que les Romains et que les glossateurs, puisqu'ils emploient le verbe « avoir » aussi bien pour le sol susceptible de propriété que pour le dessus et le dessous.

Toutefois, bien plus explicite encore est l'article 552 du Code civil lequel, sans détour aucun, reconnaît un droit de propriété sur le sol, le dessus et le dessous. En conséquence, nous ne voyons pas la nécessité de forger une argumentation spéciale pour l'article 187 de la coutume de Paris. Tout ce qui sera vrai pour l'article 552 le sera *a fortiori* pour le texte coutumier dont il s'agit et les diverses coutumes qui s'en rapprochent, c'est-à-dire, celles de Calais, article 174; d'Estampes, article 74; de Vermandois, article 146; de Reims, articles 366 et 367; de Mantes, articles 97 et 98; de Melun, article 190; de Montford, articles 74 et 76 et enfin de Normandie, articles 595, 608 et 609.

Nous rappellerons d'ailleurs que le terme « dessus » est impropre, puisque, pris à la lettre, il conduit à un nonsens et à une antinomie et qu'interprété, il ne peut plus être invoqué comme une donnée absolue.

C'est donc le mot « dessus » qui prête surtout à confusion et il importe peu dès lors de voir une analogie entre la « propriété » de l'article 552; le verbe « avoir » de l'article 187 de la coutume de Paris et l'expression « appar-

tenir » de la coutume de Laon. L'article 146 de cette dernière coutume énonce : « A qui appartient le rez-de-chaussée qui est le sol de l'estage, appartient le dessus et le dessous s'il n'y a titre contraire. Et ne peut être le dessus ou le dessous prescrit par quelque temps que ce soit et fut-ce de cent ans ».

Si les rédacteurs du Code de 1803 sont quelque peu excusables de ne s'être pas clairement exprimés au sujet du mot « dessus » parce que tout naturellement ils avaient été portés à reproduire un texte en vigueur, bien moins pardonnables seraient les auteurs coutumiers. En effet, ces derniers, en présence du silence du droit romain, auraient pu préciser que la propriété du sol comportait également la « propriété de l'espace situé au-dessus de ce sol » si toutefois tel avait été le principe qu'ils voulaient émettre.

Ainsi donc, les sources historiques ne sauraient être invoquées d'une façon péremptoire en faveur de la théorie de la propriété de l'espace à l'infini, pas plus d'ailleurs que la lettre de l'article 552. Quant à nous, nous ne reconnaissons pas ce droit de propriété, parce que nous prouverons ultérieurement qu'il est impossible de l'admettre.

En conséquence, nous ne partageons pas l'avis de MM. Aubry et Rau qui, en note d'un arrêt de la cour de Douai de 1879, déclarent : « L'article 552 n'est que la consécration de l'ancienne maxime : *dominus soli, dominus cæli* » ; il faut donc reconnaître que le propriétaire du sol est propriétaire de l'espace qui se trouve au-dessus du sol et dans les limites de ce sol ».

Malgré la distinction que M. Julliot a apporté entre la propriété et la possession, nous rejetons également sa théorie, car elle conduit l'auteur à conclure (1) : « Ainsi l'on peut dire que l'air n'appartient à personne privativement et que l'espace appartient, dans le sens vertical jusqu'à l'infini, au propriétaire du sol ». M. Julliot prétend même que : « ce n'est pas un leurre d'être propriétaire de l'éther jusqu'à l'infini » et, d'autre part, qu'« être propriétaire du dessus emporte le droit de céder et de louer les espaces célestes ».

Pourtant ce même auteur déclare (2) : « De par la volonté de la loi, vous êtes propriétaire jusqu'à l'infini de l'espace géométrique assis sur votre sol et, comme les perpendiculaires élevées sur les bornes de votre propriété doivent, en raison de la sphéricité de notre planète, se rejoindre au centre de celle-ci, il en résulte que la propriété céleste va toujours en s'élargissant au fur et à mesure que l'on s'élève dans l'espace. Voilà une constatation qui semble au premier abord devoir remplir d'aise les aviateurs propriétaires et locataires de terrains d'expérience ; au fur et à mesure de leurs progrès ascensionnels ne seront-ils pas, de la sorte, assurés de voir s'étendre, dans le sens horizontal, les limites de leur domaine, et cela dans des proportions n'ayant pour limites que cette force ascensionnelle elle-même ? — Oui, c'est vrai théoriquement, mais ceci est proprement du domaine de la fantaisie, car, si l'on

(1) Extrait de la *Revue des idées*, 19 décembre 1908.

(2) De la *propriété du domaine aérien*, p. 17.

prend la peine de comparer l'un après l'autre le rayon de la terre qui est de 6.350 kilomètres environ et l'épaisseur de la couche d'air respirable qui est de 8 à 12 kilomètres, on se rend aisément compte du caractère tout à fait négligeable de ce côté de la question ».

M. Julliot, tout en parlant d'un droit de propriété *ad infinitum* sur l'espace aérien, n'accorde la possession que de l'espace occupé par les constructions, les arbres et de celui sur lequel la possession se manifeste, ne serait-ce que par la vue, l'odorat, l'ouïe. D'après lui, seul l'espace utile au rayonnement des habitations peut être possédée, et, quant au reste de l'espace à l'infini, on *ne peut en avoir que la propriété*. Il en déduit que l'on pourra passer dans cet espace à condition de ne pas porter préjudice au droit de propriété.

Outre que cette théorie interprète mal l'article 552, elle contient de plus une inexactitude légale. M. Julliot prétend, en effet, que « le droit de propriété peut exister indépendamment de toute idée d'occupation ou de possession, et que cette dernière peut exister sur une surface de terrain quelconque, alors même que, par suite de l'éloignement ou de l'étendue de celle-ci, nous sommes dans l'impossibilité matérielle de l'occuper d'une façon réelle et continue. La possession dans ce cas existe par le seul fait que nous sommes l'ayant droit et que nous avons reçu délivrance de quelqu'un (article 1605 du Code civil), ayant eu à l'origine le *corpus*, et que nous avons nous-mêmes l'*animus*. »

Certes, la propriété et la possession peuvent ne pas

s'exercer au profit d'une même personne, mais elles existent l'une et l'autre. La propriété présuppose une prise de possession matérielle préalable, une vraie occupation première. L'espace aérien à l'infini n'ayant jamais pu être ni possédé ni approprié ne peut pas faire l'objet d'un droit de propriété, même tempéré par la restriction que M. Julliot voudrait faire prévaloir.

En ce qui concerne les décisions jurisprudentielles, nombreuses furent celles qui ont reconnu la propriété de l'espace à l'infini, décisions dont nous citerons quelques-unes.

Le Tribunal civil de Tours a émis, le 19 janvier 1887 (1), l'avis suivant : « rien dans notre législation ne limitant, ne réglementant le droit du propriétaire sur le dessus de sa propriété, on doit donc en référer que son droit peut s'étendre à une hauteur indéterminée et suivant sa volonté ».

Le Tribunal civil de Compiègne a déclaré, le 19 décembre 1888 : « l'article 552 n'a fait que consacrer le principe de droit romain, *qui dominus est soli, dominus est cæli et inferorum*. »

Un dénommé Das ayant exigé l'enlèvement de fils d'une société d'éclairage électrique, le tribunal de Bordeaux a rendu, le 27 novembre 1908 (1), le jugement suivant :

« Attendu que l'action Das est fondée : qu'en effet, aux

(1) D. 1900, 2, 361.

(2) La loi, 22 février 1909, n° 43 ; S., 1910, 2, 230. — D. 1910, 2, 17.

termes de l'article 552 du Code civil, la propriété du sol entraîne celle du dessus et du dessous :

Attendu que, dans ce texte, le législateur n'établit aucune distinction entre ces trois parties de l'espace et qu'il les soumet également, d'une manière exclusive et absolue, à la volonté et à l'action du propriétaire ; qu'en ce qui concerne le dessus l'article 552 n'indique d'autres restrictions que celles qui sont portées au titre des servitudes :

.

Attendu au surplus qu'on soutiendrait en vain que l'installation ne cause aucun préjudice à Das et que la société d'ailleurs est disposée à enlever ses câbles en temps utile ;

Attendu que le droit de propriété étant absolu et exclusif en dehors des exceptions créées par la loi, son étendue ne peut être soumise à une condition quelconque et augmenter ou diminuer selon que les droits prétendus par les tiers seraient plus ou moins préjudiciables au propriétaire :

Attendu d'autre part qu'on ne saurait imposer à celui-ci l'obligation de prouver son intention de disposer de l'espace du dessus ou d'établir que le temps utile est arrivé sans ajouter à l'article 552 des conditions qui n'y sont nullement contenues ; que dès lors le tribunal doit faire droit à la demande de Das en ce qui concerne les câbles :

Par ces motifs, condamne la Société Electrique de Bordeaux à enlever, dans les quinze jours [de la signification du jugement les câbles passant au-dessus de l'immeuble du sieur Das, à peine d'une astreinte de 50 francs par jour de retard pendant le délai d'un mois, passé lequel il sera fait

droit à nouveau ; et statuant sur les dommages-intérêts, condamne la compagnie à payer à Das une somme de 25 francs,, le condamne, en outre, aux dépens ».

La question des fils électriques avait déjà nécessité les lois du 28 juillet 1885 concernant les lignes télégraphiques et téléphoniques ainsi que celle du 15 juin 1906 se rapportant aux conducteurs d'énergie. A notre avis, le point de vue envisagé est surtout le danger de ces fils et leur empiètement permanent sur la propriété. Il convient donc de faire intervenir non la violation d'un droit de propriété sur l'espace, mais la diminution de jouissance d'un droit foncier.

Un problème analogue s'est posé à la Cour de cassation de Pau, le 29 mars 1893 (1). Il s'agissait de ponts suspendus, mais on examina surtout si la ville avait pu acquérir sur ces ponts une servitude de passage par prescription et jusqu'à quel point la servitude avait été continue ou discontinue.

Enfin, certains prétendent que de tirer sur du gibier se trouvant dans l'air au-dessus de la propriété de son voisin constitue une violation d'un droit de propriété alors que nous ne voulons y voir qu'une infraction à la loi du 3 mai 1844. Aux termes de celle-ci : « Nul n'aura la faculté de chasser sur la propriété d'autrui sans le consentement du propriétaire ou de ses ayants droit ».

Le tribunal correctionnel de Corbeil (2), semble s'être

(1) S. 93, 2, 150.

2) S. 96, 2, 130.

prononcé dans le sens que nous indiquons et le Tribunal de Douai (1) a reconnu à la même loi un caractère général. Nous ne nous expliquons donc pas la raison pour laquelle ce dernier tribunal a cru devoir invoquer un soi-disant droit de propriété sur l'espace en vertu de l'article 552. Le mot « sur » de la loi de 1844 doit, croyons-nous, s'appliquer aussi bien à la surface du sol qu'au-dessus, faute de quoi le chasseur ne pourrait pas tirer sur le gibier reposé sur le terrain d'autrui, mais y serait autorisé dès que ce gibier se serait détaché du sol, ne serait-ce que de quelques centimètres. On voit combien inadmissible serait une telle conclusion.

2° Théorie de la propriété limitée de l'espace.

De nombreuses théories ont apporté des restrictions à la propriété de l'espace, mais à ce point de vue encore, les avis se sont diversifiés à l'infini.

M. Bonnefoy (2), propose d'adopter à ce sujet la maxime : « pas d'intérêt, pas d'action ». La Cour d'Appel de la Seine (3), à l'occasion d'un délit semble se prononcer dans le même sens en déclarant : « que le principe de l'article 552, dont les articles 672 et 678 ne contiennent que des applications, s'étend aussi loin que l'intérêt du propriétaire l'exige ».

(1) S. 96, 2, 129.

(2) *Code de l'air*.

(3) S. 97, 4, 32.

La question est de savoir ce qu'il faut entendre par « l'intérêt du propriétaire ». S'agit-il de l'espace « utile », « utilisable », ou « utilisé » ou il y a-t-il encore une autre distinction ? En tous cas, le criterium est incertain, car il existe, selon nous, une nuance entre ces trois mots.

Etymologiquement « utile » signifie « qui rend service ». Or, l'espace aérien en tant, par exemple, qu'il est indispensable pour le passage de l'air, de la lumière et de la chaleur, rend service aussi bien à une faible qu'à une grande hauteur.

Seulement, il y a des degrés dans l'utilité laquelle peut être envisagée objectivement ou subjectivement. Dans le premier cas, ce n'est plus à proprement parler l'utilité telle qu'on peut la concevoir pour l'aviation ; dans le second cas, elle prête à confusion, car elle varie suivant les propriétés et c'est de l'arbitraire que d'octroyer aux intéressés des droits différents.

Le Code suisse a pourtant reconnu cette théorie dans son article 667 : « La propriété du sol emporte celle du dessus et du dessous dans toute la hauteur et la profondeur utiles à son exercice. « L'Aéro-Club, en mai 1910, avait exprimé le vœu d'adopter cette conception suisse, laquelle correspond à peu près à celle émise par von Ihering (1).

Une autre théorie consiste à délimiter une zone utilisable de l'espace fixée généralement à une hauteur de 300 mètres correspondant à celle de la tour Eiffel. Outre

(1) *Œuvres choisies*, tome II.

que rien dans l'article 552 ne puisse autoriser une semblable déduction, cette dernière nous paraît critiquable.

On se propose de déterminer l'espace utilisable, mais la chose est-elle possible eu égard aux progrès de la science. Qui dit que des constructions ne pourraient pas atteindre plus de 300 mètres. La tour Eiffel elle-même est munie actuellement d'une antenne de T. S. F. qui en augmente la hauteur. Faudrait-il donc exiger la suppression de cette antenne ?

Si l'on admet une limite variable, elle serait souvent à modifier d'après les calculs des hommes de l'art et, si aucun chiffre n'est fixé d'avance, il y aurait indétermination.

Nous mentionnons ci-dessous quelques arrêts de jurisprudence qui ont voulu dégager l'idée de l'espace utilisable.

La Cour de Douai, au sujet d'une question de chasse, a décidé, le 8 juin 1887 (1) que : « si l'air en tant qu'élément est une chose non susceptible d'appropriation individuelle, il est hors de conteste qu'en tant qu'espace dans la limite où il est utilisable, il est attribué par la loi, notamment par les articles 552 et 672 du Code civil au propriétaire de la surface, qu'ainsi il est sa propriété ».

Le Tribunal de Compiègne, à propos de fils électriques, a déclaré le 19 décembre 1888 (2) : « l'article 552 est la

(1) S. 96, 2, 129.

(2) D. 1900, 2, 361.

reproduction du vieil adage romain, *qui dominus soli, dominus est cœli et inferorum*. Cependant, il ne faut pas exagérer ce principe, il y a lieu de le ramener à ce qui est tout à la fois raisonnable et pratique et de décider que la propriété du sol doit nécessairement entraîner celle de la partie utilisable existant au-dessus de ce même sol ».

Une notion plus précise que les précédentes est celle de l'espace utilisé. Toutefois, là encore, on se heurte à des difficultés. La zone utilisée pouvant varier d'un jour à l'autre, faut-il en conclure que la propriété sur l'espace admet un quantum indéterminé et modifiable à volonté ?

À ce sujet, une théorie fort ingénieuse et séduisante est celle de M. Naquet. Ce dernier ne se déclare qu'implicitement partisan de l'espace utilisé, en accordant au propriétaire une faculté légale d'appropriation.

La conception de M. Naquet, est une des plus logiques de toutes celles qui furent émises. Cet auteur déclare : « L'espace aérien, n'est donc pas compris dans l'article 552, et il ne pouvait pas l'être. En effet, la propriété, suppose la possibilité de se rendre maître d'une chose. de la capter, d'en disposer à son gré et, là où, par sa nature même, une chose échappe à cette appropriation, il ne peut plus y avoir de propriété. C'est ce qui a lieu, par exemple, pour l'eau courante, les riverains d'une rivière ont le droit de dériver l'eau à leur profit, d'en irriguer leur propriété, d'en conserver la partie qu'ils peuvent retenir, mais l'eau qui continue à courir, qui leur échappe, est une *res nullius*, ou *communis*, elle appartient à tous et n'appartient à per-

sonne. Combien cela est-il plus vrai encore de l'espace aérien, qui se trouve au-dessus du sol ! Il s'agit de l'air, de l'atmosphère, d'une substance sans doute, mais fluide, presque insaisissable... Il n'y a qu'un seul moyen de s'approprier une partie de l'espace, c'est de l'occuper par des constructions ou des plantations. Quand j'élève sur mon terrain un bâtiment, je deviens propriétaire de ce bâtiment et de l'espace qu'il occupe. Mais, en dehors de ce cas et en tant que l'espace reste libre, et se confond avec l'atmosphère, aucune appropriation n'est possible, si ce n'est dans la mesure infinitésimale où hommes, animaux et plantes respirent et fixent certains éléments de l'air (tel l'azote fixé par les plantes). »

Parlant de l'espace, M. Naquet ajoute :

« On ne voit pas en quoi sa limitation idéale le rend l'objet d'un droit de propriété. La possession effective, celle qui manifeste la propriété, ne peut se réaliser dans l'espace que par des travaux inhérents au sol et occupant réellement une partie de l'espace. Dans cette mesure, nous en convenons, l'espace est susceptible d'appropriation future, mais tant que ces travaux n'ont pas eu lieu, l'appropriation n'est pas réalisée. De même que le droit qu'a le riverain d'une eau courante de s'en servir au passage pour l'irrigation de sa propriété ne constitue pas un droit de propriété sur cette eau, de même la faculté de planter et de construire sur un fonds ne fait pas qu'on ait un droit de propriété sur l'espace où s'élèvera la construction ou la plantation quand elle aura été effectuée.

Dans ce cas, en effet, je serai seulement propriétaire du bâtiment et, par voie de conséquence, de l'espace qu'il absorbe, qui se confond en quelque sorte avec le bâtiment et qui est devenu un espace superficiel et matériel. »

Le mérite de M. Naquet est d'avoir respecté les notions juridiques de l'air, de l'espace, de la propriété et de la possession. Contrairement à M. Julliot, il déclare que la propriété d'une chose ne se conçoit pas sans une possession effective, ou du moins originaire qui ne peut s'exercer sur l'espace à l'infini.

La seule critique que l'on puisse adresser à cette théorie c'est d'avoir fait allusion à une faculté légale, laquelle évoque l'idée d'un droit imprescriptible. Or, est-ce bien le cas des droits qui peuvent exister sur l'espace aérien ?

Certes, l'article 673 déclare bien imprescriptible le droit de couper les racines ou de faire couper les branches empiétant sur une propriété, mais cette mesure résulte-t-elle d'une faculté légale ou bien de ce qu'une des conditions de la possession fait défaut ? En effet, si l'élément matériel est incontestable, il en est autrement de l'intention de se comporter en maître de la part de celui qui constate simplement — contrairement souvent à toute prévision — que les branches de son arbre sont arrivées à s'étendre au point d'avancer sur la propriété de son voisin. Par contre, en ce qui concerne le passage de fils électriques et les saillies de balcons ou autres ouvrages de construction, la prescription trentenaire est admissible, car il y a concours du *corpus* et de l'*animus*.

D'un autre côté, d'après la théorie de la faculté légale, le propriétaire n'aurait aucun recours contre celui qui fait empiéter des corps sur l'espace surplombant son terrain, tant que ce propriétaire n'aura pas construit alors que l'article 673 lui accorde en toute hypothèse le droit d'exiger de faire couper les branches qui avancent sur son sol. C'est ce qui a décidé le Tribunal de Bordeaux le 24 octobre 1910 :

« Attendu, d'autre part, qu'on ne saurait imposer à celui-ci (propriétaire) l'obligation de prouver son intention de disposer de l'espace du dessus, ou d'établir que le temps utile est arrivé, sans ajouter à l'article 552 des conditions qui n'y sont nullement contenues... »

Nous reconnaissons donc que la façon de voir de M. Naquet est très intéressante, mais nous ne la ferons nôtre qu'en y apportant une modification que nous signalerons plus loin.

M. Paul Fauchille (1) est partisan d'une solution qui ne reconnaît un droit de propriété qu'à la colonne d'air utilisée dans les limites de l'espace utilisable : « On doit admettre, dit-il, que la colonne d'air située au-dessus du sol peut-être soumise au droit de propriété jusqu'à la hauteur où il est matériellement possible d'édifier un bâtiment : cette hauteur est actuellement de 300 mètres. Mais s'ensuit-il que le maître du sol aura la propriété de cette colonne d'air avant même d'y avoir planté, d'y avoir construit ? Nullement, c'est l'appropriation et non la possibilité de l'appro-

(1) *Le domaine aérien et le régime juridique des aérostats*, p. 7.

priation qui fait la propriété. La propriété suppose essentiellement la possession permanente d'une chose. Si l'air qu'une personne recueille dans un récipient devient sa propriété, celui qu'elle déplace en circulant n'est pas affecté d'un droit privatif à son profit. La couche atmosphérique qui entoure à la hauteur de 300 mètres le domaine terrestre ne saurait donc, en soi, appartenir au maître de ce domaine, elle devient sa propriété seulement s'il plante ou s'il y construit et dans la mesure des plantations et des constructions qui y sont élevées. Dans la réalité c'est même plutôt de celles-ci qu'il est propriétaire que de l'air dont elles tiennent la place. »

Par un jugement du 4 décembre 1905, le tribunal de Bordeaux a voulu s'appuyer d'une part sur la théorie de la propriété de l'espace limitée à la partie utilisée et d'autre part sur la théorie de l'abus de droit. Voici d'ailleurs le dispositif de ce jugement :

« Attendu que, en réalité, l'état de choses actuel consiste simplement de l'aveu même du demandeur en ce que des fils d'éclairage électrique passent à deux mètres dix centimètres au-dessus de son toit ;

Attendu que cela n'a rien contre quoi Chalès puisse présentement être admis à protester ;

Attendu, en effet, qu'il ne dit vouloir se servir dans une mesure quelconque de l'espace aérien dominant sa maison ;

Qu'il n'établit pas être empêché ni même gêné dans sa jouissance effective par la chose infinitésimale en quelque sorte qui traverse cet espace :

.. Attendu que, en de telles conditions, il apparaîtrait, étant donné les besoins sociaux et la règle humanitaire qui ne permet pas de priver autrui sans profit pour soi-même comme commettant un abus de droit, si droit il y avait, en s'opposant à l'insignifiante utilisation dont s'agit :

Que d'ailleurs si, par application du premier alinéa de l'article 552 du C. c., il peut réellement prétendre à un droit, sa prétention doit, conformément au deuxième alinéa dudit article, être limitée à celui d'appropriation ultérieure ;

Que, en définitive, son adversaire, loin de s'opposer aux modifications qui deviendraient nécessaires pour l'exercice de cette faculté, déclare s'y soumettre à l'avance ;

Et que, tout cela étant, l'impossibilité d'ordonner la destruction de ce qui est ou même d'en faire matière à dommages-intérêts se manifeste comme se manifesterait, par exemple, l'impossibilité d'interdire le vol des pigeons d'un colombier ou de faire de ce vol un élément de responsabilité ;

Attendu que, ainsi, le troisième des fondements de l'action de Chalés ne saurait être retenu ;

Attendu, quant aux deux premiers points, que la Société d'éclairage électrique reconnaît bien avoir à tort fait monter des ouvriers sur le toit du demandeur et avoir, à tort aussi, fait reposer des fils sur ce toit...

Par ces motifs, condamne la Société à 200 francs et aux dépens et rejette le surplus de la demande. »

Pour clôturer l'énumération des théories restrictives de

la propriété de l'espace, nous avons également à mentionner celle d'après laquelle il y aurait lieu d'admettre une servitude qui grèverait l'atmosphère et cela par analogie avec ce qui se passe pour les cours d'eau non navigables ni flottables.

En ce qui concerne ces derniers, une loi du 8 avril 1898 règle les droits du propriétaire du lit de ce genre de cours d'eau.

La cour de Paris a déclaré le 26 juillet 1901 (1) que le fait de passer en bateau ne constituait pas une violation de la loi précitée : « Qu'en effet, la faculté de passage en bateau ne se rattache en aucune façon à la propriété du lit, mais bien à la règle de droit naturel qui gouverne les choses communes ; qu'elle affecte seulement l'eau et le courant, qui sont demeurés *res nullius*, et en constitue, en fait, comme en droit, qu'une des facultés légales que comporte l'usage commun de l'eau ».

A propos de ce jugement, M. Saleilles a émis l'avis suivant (2) : « Comment pourrait-on soutenir que se servir de l'eau qui passe pour passer avec elle, par les moyens de transport qu'elle comporte, équivaldrait au fait de passer sur le sol qu'elle recouvre et que ce droit de passage impliquerait, par suite, la propriété commune du terrain au-dessus duquel on passe ? Ne serait-ce pas comme si le fait de passer en ballon au-dessus de la propriété d'autrui dût impliquer un droit sur cette propriété ?

(1) S. 1902, 2, 1.

(2) S. 1902, 2, 3.

On oublie lorsqu'on invoque de telles affirmations qu'entre celui qui passe et le sol qui est en dessous il y a un {intermédiaire qui est le cours d'eau, que le }sol doit supporter avec tout ce qu'il entraîne, et que cette servitude naturelle comporte avec elle toutes les conséquences résultant de l'attribution juridique du courant lui-même au profit de la communauté. Se servir du courant pour passer au-dessus du sol qu'il recouvre n'équivaut en aucune façon au fait de fouler ce sol lui-même... Voudrait-on dire que sans doute on ne foule pas le sol lui-même, mais qu'on passe au-dessus et que l'on ne viole pas moins le droit de propriété dont il est l'incarnation matérielle, puisque cette propriété s'étend verticalement à l'infini en hauteur comme en profondeur? A supposer que cette image, qui n'est qu'un image, dût être acceptée comme une réalité juridique, elle susciterait une réponse analogue à celle qui vient d'être faite. Qu'il s'agisse de la propriété privée au niveau du sol ou par rapport aux couches supérieures qu'il supporte, la servitude qui la grève est la même et produit les mêmes effets. Elle consiste à faire plier les droits de la propriété privée devant ceux des ayants droit qui sont titulaires de la servitude qu'elle subit, et ici ces ayants droit, s'agissant d'un cours d'eau dont la destination naturelle est de servir de voie de communication pour tous, c'est tout le monde.

On trouvera la gêne un peu lourde pour la propriété privée. Nous savons d'après la position intermédiaire acceptée par la jurisprudence qu'elle ne s'opposera à au-

cune des nécessités d'utilisation agricole et d'aménagement industriel que comporte l'intérêt économique de la propriété. Dans ces conditions que sont donc les intérêts en jeu ? Un intérêt de clôture exclusive, pur intérêt de convenance d'ailleurs.

Rien n'est plus respectable, il faut le reconnaître. Mais il ne faut pas oublier que la propriété va bénéficier d'un élément de profit, en quelque sorte purement naturel, qui par sa nature ne se prête pas à l'idée de propriété exclusive et qui implique, au contraire, celle d'une utilisation forcément collective. Si les riverains en profitent plus complètement, que les autres, et c'est justice, il faut que ce profit individuel qui leur est accordé ne puisse jamais porter atteinte à cette valeur d'utilisation collective qui est le caractère même, le caractère naturel, l'élément de richesse dont va jouir leur propriété.

Les intérêts de convenance ne pourront être invoqués qu'une fois ce caractère naturel et essentiel respecté et sauvegardé ; s'en prévaloir pour dénaturer ainsi la valeur d'utilisation commune de ces richesses naturelles serait faire sortir la propriété privée de son rôle et la compromettre par ses abus. Quant à l'idée qu'elle pût atteindre en hauteur tout ce qui passe dans l'axe du sol, on vient de voir que, fût-elle exacte, elle se heurterait encore à un droit supérieur. Mais il y aurait un grand inconvénient à laisser se perpétuer ainsi des adages qui ne sont que des fictions compromettantes et vaines ; la propriété n'a de mesure que dans les limites où la possession a pu atteindre ; là où la

possession réelle et effective ne peut avoir de prise ni en profondeur ni en hauteur, là enfin où elle ne s'est affirmée par aucune main-mise, actuellement réalisée, la propriété n'est qu'un mot vide de sens qui risque, image pour image, de se perdre dans les nuages et de n'avoir plus aucun fonds solide pour résister aux attaques dont elle est l'objet. La propriété est assez décriée dans son principe même pour que nous lui maintenions ses positions à la surface du sol, là où elle rend des services qui sont encore les meilleurs garants de son avenir, sans prétendre lui chercher en l'air ou dans les bas-fonds, des extensions qui ne peuvent que la compromettre. En résumé, il n'est ni raisonnement ni fictions qui puissent porter atteinte à cette réalité de fait que les rivières sont par destination naturelle et sociale des moyens de circulation collective ; et cela est vrai même des petites rivières incapables de se prêter à une navigation régulière. Si peu importantes qu'elles soient, elles peuvent rendre encore quelques services qui ne sont pas de pur agrément et qui profitent au flottage de certains matériaux ou facilitent la rentrée des récoltes. Il faut prendre ces agents naturels tels qu'ils sont et pour ce qu'ils sont, en tant qu'ils sont ouverts à tout le monde et qu'ils constituent un bien de la communauté. Les droits de la propriété individuelle ne peuvent prétendre à détruire la propriété commune.

Les mêmes principes viendront limiter le droit de clôture de l'article 647... La clôture devra être telle, à moins d'intérêt particulier dont il y aurait lieu de justifier l'impor-

tance... qu'elle ne puisse mettre obstacle à cette servitude de circulation dont l'exercice doit se concilier avec celui du droit établi par l'article 647. »

On a voulu faire un rapprochement entre le lit d'un cours d'eau et le sol, entre l'eau elle-même et l'air et enfin entre le bateau et l'aéroplane. Certes, dans l'un et l'autre cas, on est en présence d'une part d'une chose commune et, d'autre part, d'un fluide capable de soutenir, dans certaines conditions, des appareils de transport, mais des objections s'imposent.

De quelle servitude pourrait-il être question ? Cette servitude n'est sûrement pas établie par le fait de l'homme, mais pourrait-elle dériver de la situation naturelle des lieux ou résulter d'une disposition établie par la loi ?

Le Code a prévu les servitudes naturelles relatives aux eaux, et cela parce que ces dernières créaient une situation particulière, au sujet d'une chose nettement déterminée, en un point et sur un trajet bien délimités.

Au contraire, au chapitre premier du titre IV, livre II, il n'est aucunement question d'une servitude naturelle concernant l'air, élément invisible, inlocalisable et tenant non pas à une situation spéciale des lieux, mais à la constitution générale du globe terrestre. Dans ces conditions, peut-on déclarer que le Code a voulu édicter ou même sous entendre une servitude naturelle grevant l'air ? Nous ne le croyons pas.

A fortiori, le silence des textes ne nous autorise pas à conclure à l'existence d'une servitude légale laquelle, par

définition même, nécessiterait une énonciation du Code à ce sujet.

Tout autre est la législation allemande qui, dans son article 905, énonce : « Le droit du propriétaire du sol s'étend à l'espace qui est au-dessus et à la substance qui est au-dessous de la surface du sol, il ne peut cependant empêcher l'usage qui en est fait à une telle hauteur ou à une telle profondeur qu'il n'a aucun intérêt à empêcher cet usage ».

C'est à tort, à notre avis, que certains auteurs ont identifié cette théorie avec celle qui, comme le Code suisse, par exemple, restreint la propriété même de l'espace à la hauteur utile. Si dans ce dernier cas il n'y a pas de servitude parce que le vol aérien aura, par hypothèse même, à s'exercer dans un espace non susceptible de propriété, il en est autrement dans la conception allemande qui reconnaît un droit de propriété à l'infini, mais le grève d'une servitude de passage.

CHAPITRE II

NOTRE THÉORIE

SECTION PREMIÈRE

Son énoncé et son fondement.

Selon nous, non seulement l'air n'est pas susceptible de propriété, mais l'espace ne l'est également pas et cela à quelque hauteur que ce soit. En faveur de notre thèse, nous ferons ressortir que d'une part aucun texte n'autorise à conclure à la propriété de cet espace et que, d'autre part, cette notion est contraire aux principes dogmatiques du droit.

Nous avons déjà prouvé que l'article 552 ne pouvait être pris à la lettre et que son interprétation avait donné naissance à une foule de théories contradictoires qui toutes pèchent par un point spécial. Cela tient à ce que l'on a voulu voir dans cet article 552 des sous-entendus concernant l'espace aérien, alors qu'il n'en est rien et qu'en réalité le texte ne vise pas cette question.

A quoi se rapporte donc l'article 552 ? Uniquement, à notre avis, à tout ce qui — situé au-dessus du sol — fait corps avec ce dernier. Autrement dit, il s'agit seulement des constructions et des plantations. Cette affirmation, loin d'être fantaisiste, semble se dégager nettement d'elle-même du texte de l'article précité. Le deuxième alinéa doit être, en effet, considéré non comme un exemple, mais comme l'explication de ce que le précédent alinéa voulait laisser entendre par le terme un peu vague de « dessus ».

Une autre confirmation de cette déduction résulte de la place occupée par l'article 552 qui apparaît en tête de la section première : « Du droit d'accession relativement aux choses immobilières » comprise dans le chapitre II, titre II, livre II du Code, chapitre intitulé : « Du droit d'accession sur ce qui s'unit et s'incorpore à la chose ».

L'article 551 ne précise-t-il pas nettement ce dont il s'agit : « Tout ce qui s'unit et s'incorpore à la chose appartient au propriétaire, suivant les règles ci-après établies ». Quant à l'article 552, il se présente comme la première de ces règles.

Or, l'espace ni ne s'unit ni ne s'incorpore au sol, car ces deux idées impliquent un lien corporel et une jonction qui ne peut pas se concevoir entre le sol, élément essentiellement matériel, et l'espace, élément immatériel. Donc, de toute évidence, cet espace d'une part n'est pas visé par l'article 552 et d'autre part — ainsi que nous allons l'établir — ne peut faire l'objet d'un droit de propriété.

La propriété, par définition même, suppose une chose

soumise, d'une façon absolue et exclusive, à l'action et à la volonté d'une personne qui, de ce fait, en jouit, et en dispose comme bon lui semble.

La première question qui se pose est de savoir si l'on peut appliquer cette théorie à l'espace. Ce dernier désigne l'étendue illimitée que notre raison conçoit comme embrassant tous les corps, mais qu'est-ce que cet espace dans sa nature ? Certains métaphysiciens y veulent voir un pur rien et Kant est allé jusqu'à affirmer qu'il n'avait aucune réalité, pas plus que le temps, dit-il. Quant à nous, la notion de l'espace — comme celle du temps d'ailleurs — est trop claire pour la rejeter : ce serait le scepticisme systématique, la négation de toute croyance humaine.

L'idée de l'espace n'est pas innée en nous, mais elle nous apparaît comme un concept abstrait qui nous permet d'en dégager les caractères. L'espace est immatériel, et indéfini ; il échappe aux sens et, par conséquent, à l'appréhension. Il est indépendant des corps et des êtres qu'il renferme, et enfin aucune action ni volonté humaine ne peut rien sur lui.

Dans ces conditions, sans être si catégorique que les Romains qui parlaient des choses *hanc rem meam esse aio* ou *quæ tangi possunt*, il nous semble inutile [de faire remarquer que l'espace n'est pas susceptible d'un droit de propriété tel qu'il ressort de l'article 544. Sur ce point, nous nous rallions à l'avis de M. Fauchette (1), de M. Sa-

(1) *Le domaine aérien et le régime des aérostats.*

leille (1), de M. Meyer (2), et de M. Arnaldo de Valles (3).

M. Planiol nous dit également : « Le monde matériel est destiné à l'appropriation..... L'idée, par sa nature, répugne au droit de propriété ». Ce même auteur ajoute : « Le droit réel a toujours pour objet de garantir le fait de la possession, qui est nécessairement concret et qui ne peut exister que pour une chose déterminée ».

C'est précisément en raison de l'impossibilité d'une prise de possession concrète et matérielle que nous rejetons la conception déjà exposée de M. Julliot.

Après avoir déclaré qu'à notre avis l'espace n'est pas susceptible de propriété, il convient de faire ressortir en quoi notre théorie diffère de celle de M. Naquet. Quant à nous, nous ne croyons pas nécessaire d'invoquer une faculté légale. Cette dernière laisserait supposer que le propriétaire ne pourrait exiger la suppression des ouvrages avançant au-dessus de son sol que dans le cas où lui-même voudrait utiliser l'espace sus-jacent soit pour une construction soit pour une plantation. Or, ce principe est incompatible avec l'article 673 qui n'établit aucune distinction de ce genre. De plus, la prescription trentenaire acquise au profit d'un tiers dont les ouvrages d'art font saillie sur le terrain du voisin contredit également l'idée de faculté légale.

(1) Note sous cassation, S. 1902, 1, 217.

(2) « Quelques points de droit aérien ». *Revue juridique de locomotion aérienne*, 1910, page 39.

(3) « L'espace aérien et sa domanialité ». *Revue juridique de locomotion aérienne*, 1910, page 200.

D'une part, nous ne reconnaissons un droit de propriété que sur le sol et sur ce qui est au-dessus en tant que s'unissant et s'incorporant à ce sol ; d'autre part, nous déclarons que l'espace aérien n'est susceptible ni de propriété ni d'appropriation et, par voie de conséquence, d'aucune faculté légale d'appropriation.

Le fait de pouvoir élever des constructions et des plantations et d'en être propriétaire résulte uniquement de l'article 552. Non seulement il ne découle pas d'un droit de propriété sur l'espace, mais il n'entraîne même pas l'appropriation de l'espace occupé.

Le propriétaire du sol est autorisé à empiéter lui-même et à faire empiéter les corps qui lui appartiennent sur l'espace surplombant son terrain, parce que, tout être et tout objet se présentant sous trois dimensions, il est impossible de les loger sur une surface à deux dimensions seulement.

Dès que cet empiètement est continu par l'incorporation et l'adhérence au sol, le corps en question fait l'objet d'un droit de propriété, et cela en vertu de la théorie de l'accession et parce que la propriété du sol serait illusoire sans l'adjonction de ce droit.

Quant à l'espace utilisé, il devient inviolable en raison non d'un droit de propriété acquis sur lui, mais d'une particularité caractéristique de la matière : l'impénétrabilité. Une portion de l'espace ayant été occupé par l'exercice d'un droit que reconnaît par l'article 552, il ne serait possible d'utiliser ce même espace qu'en portant une atteinte illé-

gale à des constructions ou à des plantations qui seules constituent le droit de propriété. Ce n'est donc qu'indirectement que l'espace en question se trouve protégé.

De même, lorsque la loi interdit soit l'avancement des branches ou des ouvrages d'art, soit le passage de fils sur la propriété d'autrui ce n'est pas pour faire respecter un droit de propriété sur l'espace, mais pour faire prévaloir un principe d'ordre général. Puisque les corps à trois dimensions empiètent forcément sur l'espace — suivant les perpendiculaires de la projection de ces corps sur le sol — il est logique et juste de conclure que, pour ne pas outrepasser le droit de propriété sur ce sol, il faudra que non seulement les assises du corps s'y trouvent exclusivement, mais encore que les projections dont nous venons de parler n'en franchissent pas le contour. Autrement dit, il convient d'affirmer que, verticalement et latéralement, les plantations, les constructions et autres corps devront se trouver à l'intérieur du tronc de cône supérieur auquel nous avons fait allusion au début de notre étude.

SECTION II

Conséquences qui se dégagent de notre théorie.

Notre façon de voir étant nettement exposée, nous approuvons toutes les décisions qui ont déclaré que l'espace ne pouvait pas faire l'objet d'un droit de propriété, déci-

sions dont les principales sont celles du Tribunal de Douai du 13 décembre 1879 (1) et de la Cour de Douai du 11 février 1880 (2).

En ce qui concerne les questions d'aviation, la jurisprudence semble avoir à dessein évité de se prononcer sur le problème de la propriété de l'espace. Son indécision a eu pour fâcheux effet de diversifier les solutions et de compromettre ainsi les intérêts aussi bien des propriétaires que des aviateurs. Il importe donc de proposer et d'adopter un principe unique qui semble en harmonie avec la logique et le droit. Pour terminer cette première partie de notre étude, nous résumerons comme suit les conséquences de notre théorie.

L'espace n'étant pas susceptible de propriété est entièrement libre. Nul n'en peut interdire l'usage aux aviateurs à quelque hauteur que ce soit et aucune astreinte ni indemnité ne peut être exigée du fait seul du passage dans l'atmosphère. Ce dernier acte ne constituant par lui-même aucune faute, pour que la responsabilité civile prenne naissance, il faudra qu'au préjudice causé s'ajoute un délit ou un quasi-délit. Il sera indispensable également que le dommage soit réel et non pas seulement éventuel.

Nous nous trouvons donc en présence d'une part de l'aviateur qui, en volant, ne fait qu'user d'un droit et d'autre part d'une personne qui entend jouir des prérogatives de son droit de propriété, non sur l'espace, mais sur le sol

(1) D. 80, 3, 103 et S. 96, 2, 129.

(2) S. 96, 2, 129, *ad notam*.

sous-jacent. Or, si en principe l'exercice d'un droit ne peut donner lieu à responsabilité, il en est autrement lorsqu'on se propose pour unique but de nuire sans intérêt appréciable ou légitime : c'est ce que l'on appelle l'abus de droit.

Cette théorie qui tend de plus en plus à se répandre se fonde sur cette idée que les droits individuels même les plus absolus, pris *in abstracto* doivent avoir comme limite les droits d'autrui et cela pour une raison morale d'équité. La justice ne saurait prêter son concours pour autoriser ou même excuser un acte malveillant qui outrepassé la faculté accordée à l'homme de s'attribuer par préférence la totalité de l'utilité d'un droit à condition de respecter les devoirs sociaux. Ces derniers viennent restreindre le champ d'action de ceux qui veulent invoquer leur droit « d'user et d'abuser » toutes les fois que l'intention de nuire est seule en jeu : *fraus omnia corrumpit*.

On ne saurait donc prendre à la lettre l'article 5 de la déclaration des droits de l'homme de la Constitution de 1791, lequel article énoncé. « Tout ce qui n'est pas défendu par la loi est permis et ne peut être empêché. A la maxime : *neminem lædit qui suo jure utitur*, M. Julliot oppose cette autre : *malitiis non est indulgendum*.

M. Saleilles, parlant de l'abus de droit (1), déclare que ce serait : « un acte contraire au droit auquel il n'est pas juste, auquel il serait anti-social que la loi vint prêter son

(1) Rapport présenté à la I^{re} sous-commission de révision du Code civil, 1905.

concours » et, ailleurs, le même auteur ajoute : « ... C'est qu'en effet les actes prévus par ce texte (article 1382) sont eux aussi des modes d'exercice d'un droit, lequel est la liberté individuelle ce qui n'a pas empêché que ce droit trouvât sa limite à la frontière même des droits parallèles qui appartiennent aux autres. Pourquoi donc les droits spéciaux, même prévus et garantis par la loi, ne trouveraient-ils pas également une limite, assurément moins étroite, mais inspirée pourtant du même principe, celui de la solidarité sociale, principe qui domine toutes les relations des hommes vivant en société ».

La loi semble s'être inspirée des mêmes principes, entre autres dans les articles 1674, 1780, 1869 et 2007. Quant à la jurisprudence, elle s'est souvent prononcée dans ce sens dans plusieurs jugements dont nous citerons les principaux.

Le 12 juin 1807, la Cour de Metz (1) avait ordonné la suppression d'une cloison construite dans le seul but de priver de lumière la propriété voisine. De même, la Cour de Colmar a, le 2 mai 1855 (2) déclaré : « Considérant que s'il est de principe que le droit de propriété est un droit en quelque sorte absolu, autorisant le propriétaire à user et à abuser de la chose, cependant l'exercice de ce droit, comme celui de tout autre, doit avoir pour limite la satisfaction d'un intérêt sérieux et légitime ; que les principes de la morale et de l'équité s'opposent à ce que la justice sanc-

(1) S. 1807, 2, 188.

(2) D. 56, 2, 9.

tionne une action inspirée par la malveillance, accomplie sous l'empire d'une mauvaise passion, ne se justifiant par aucune utilité personnelle et portant un grave préjudice à autrui. »

Le 17 décembre 1901 (1), le tribunal de Sedan a émis l'avis suivant : « Attendu que le droit du propriétaire, si absolu qu'il soit, a pour limite dans son exercice la satisfaction d'un intérêt sérieux et légitime et ne saurait autoriser l'accomplissement d'actes malveillants ne se justifiant par aucune utilité personnelle et portant un grave préjudice à autrui. »

« Attendu que cette limitation du droit de propriété que commandent la morale et l'équité la plus vulgaire ne saurait être contestée ».

Enfin, une décision de Toulouse en date du 13 avril 1905 (2) déclare : « Un droit, règle sociale, ne doit jamais être exercé anti socialement, il ne peut aller contre sa finalité pas plus qu'un cours d'eau ne peut remonter vers sa source. »

En matière d'aviation, l'abus de droit peut se concevoir soit du chef de l'aviateur, soit de celui du propriétaire terrien.

Alors même que l'espace est libre à quelque hauteur que ce soit, l'usage en sera coupable toutes les fois que le pilote cherchera simplement à nuire au propriétaire soit en l'effrayant lui, sa famille ou ses animaux, soit en jetant des

(1) S. 1904, 2, 217.

(2) D. 1906, 2, 105.

regards indiscrets, soit enfin en diminuant, sans cause légitime, les avantages de la propriété.

De même, nul ne saurait contester au propriétaire le droit d'élever sur son terrain tels ouvrages que bon lui semblera et cela en vertu des articles 544, 552 et 647. Cependant, si les ouvrages en question ont pour seul but de nuire aux aviateurs, il y aura abus de droit entraînant une responsabilité et, par voie de conséquence, des dommages-intérêts.

Une décision rendue en 1912 par le tribunal civil de Compiègne a fait triompher cette théorie en faveur de la Maison Bayard-Clément contre un propriétaire, M. Coquerel. Ce dernier avait occasionné l'endommagement d'un dirigeable en édifiant sur son terrain — dans le dessein de nuire — des poteaux et des carcasses supportant des tiges pointues et des fils de fer barbelés.

Les principaux motifs de ce jugement sont les suivants :

« Attendu que la thèse présentée au nom du défendeur repose sur une conception inexacte du droit de propriété et sur la mesure dans laquelle il peut être normalement exercé ; que si ce droit, qui permet à une personne, non pas, comme on le dit vulgairement, de faire de sa chose, tout ce qu'elle veut, mais de s'attribuer par préférence et exclusivement à tous autres, la totalité de l'utilité de cette chose, apparaît comme le plus complet des droits réels, il rencontre cependant des limites dans son champ d'action ; qu'en effet, n'étant, comme tout droit, qu'une faculté accordée à l'homme vivant en société, il se trouve forcément limité dans l'usage qu'en peut faire son titulaire par les

devoirs sociaux de celui-ci, tenu, en particulier, de ne pas l'exercer dans un but autre que celui pour lequel a été reconnu par le législateur, notamment de causer un préjudice à autrui ; que le propriétaire n'est donc libre de retirer de sa chose que le maximum d'utilité qu'elle peut lui donner sans dommage pour personne ; que c'est la totalité de cette utilité ainsi mesurée qui lui est conférée suivant les termes de l'article 544 du Code civil « de la manière la plus absolue » ;

Attendu qu'à la lumière de ces principes la responsabilité de Coquerel devra être considérée comme engagée s'il est prouvé qu'en établissant sur son terrain les constructions et autres aménagements dont se plaint Bayard-Clément, il a intentionnellement fait de son droit de propriété un usage dommageable pour ce dernier ;

Attendu qu'on ne saurait lui contester le droit d'empêcher l'accès de sa pièce à l'aide d'une clôture, mais qu'il est bien difficile de reconnaître ce caractère aux piquets garnis de ronces artificielles et de pointes qu'il a disposés sur une partie du grand côté faisant face au hangar et sur l'un des petits côtés ; qu'il est en tous cas impossible de voir soit une clôture, soit un moyen de protection plus ou moins utile dans les deux carcasses en bois... ;

Attendu qu'il est constant et non dénié que Coquerel laisse son champ totalement inculte ; qu'il ressort à l'évidence de ce fait, joint à cette circonstance qu'il a payé 2.000 francs ce lopin de terre dont la superficie n'atteint pas 18 ares, que, lorsqu'en mars 1910, c'est-à-dire quelques

mois après la construction du hangar, il avait en vue un autre but que celui d'en tirer profit en le cultivant ; qu'il se peut du reste qu'il n'ait eu alors aucune intention malveillante à l'égard du propriétaire du dit hangar, mais il est certain qu'il n'en a plus été de même quand, sans nécessité, et même sans aucune utilité personnelle, il a fait les aménagements qui viennent d'être analysés ;

Attendu qu'en ces circonstances, Coquerel a agi dans l'unique dessein de nuire à Bayard-Clément, qu'il y a lieu de le déclarer responsable des conséquences préjudiciables que l'usage abusif qu'il a ainsi fait de son droit de propriété a pu avoir pour celui-ci ;

Attendu qu'en l'état des documents du procès, le seul préjudice dont le demandeur justifie, sans pouvoir d'ailleurs en déterminer actuellement l'importance, est celui qui résulte pour lui de l'accident survenu au Dupuy-de-Lôme le 31 août dernier par le fait des tiges de fer surmontant les carcasses ;

Attendu que c'est le dommage effectivement subi qui donne mesure de la réparation due ; que si la personne lésée est en outre autorisée à demander la suppression de l'état de choses préjudiciable, cette suppression doit être strictement limitée à l'élément qui a été la cause directe et immédiate du dommage et qui serait par son maintien susceptible d'en occasionner un nouveau ;

Attendu que, dans ces conditions, le tribunal ne peut qu'ordonner la suppression des tiges de fer qui surmontent les carcasses. »

Que l'abus de droit provienne du fait de l'aviateur ou de celui du propriétaire, l'intention de nuire devra être prouvée par le demandeur, car la loi est portée à présumer la bonne foi du défendeur, ainsi qu'il résulte des articles 550, 1116 et 2268 du Code civil.

DEUXIEME PARTIE

Responsabilité contractuelle et quasi-contractuelle.

CHAPITRE PREMIER

RESPONSABILITÉ CONTRACTUELLE

La responsabilité contractuelle est celle qui découle de l'inexécution d'une obligation, c'est-à-dire d'un rapport juridique entre deux personnes en vertu duquel l'une d'elles, appelée « créancier », a le droit d'exiger un certain fait de l'autre, qui est appelée « débiteur ».

En ce qui concerne l'aviation, une semblable responsabilité peut naître d'une vente, d'une location, d'un contrat de louage de service des pilotes, d'un contrat d'apprentissage, d'un contrat de transport de personnes et de choses, et enfin à propos de brevets d'invention.

Nous aurons peu à insister sur toutes ces questions, car le droit commun leur est applicable et nous ne signalerons que quelques points particuliers.

Vente.

La vente est un contrat consensuel, synallagmatique et à titre onéreux, par lequel l'une des parties transfère la propriété d'une chose en échange d'un prix que l'acheteur s'oblige à payer.

Suivant les cas, le paiement se fera conformément soit à l'article 1247, soit à l'article 1651. Souvent, la vente des avions comporte plusieurs versements, dont l'un — généralement du 1/3 du montant — se fait d'avance.

Ce paiement partiel préalable constitue-t-il des arrhes ou un acompte ? Dans le premier cas, les règles à suivre seront celles de l'article 1590 du Code civil, et celles de l'article 578 du Code de commerce. En cas de faillite, le syndic ne pourra qu'exiger l'appareil en payant le prix. Dans la seconde hypothèse, le syndic pourrait exiger la résolution de la vente et la restitution de l'acompte conformément à l'article 1576, du Code de commerce.

A notre avis, le versement anticipé a pour but tout à la fois de garantir le vendeur contre le désistement de l'acheteur, de faire face aux premiers frais, et, vu l'importance du montant, d'assurer jusqu'à un certain point la solvabilité de l'acquéreur. Quant à nous, nous croyons que l'on est en présence d'un acompte.

L'envoi d'un catalogue lie-t-il le constructeur, et quant au prix, et quant aux caractéristiques de l'appareil ? Il nous semble qu'il y a là non une promesse de vente telle qu'elle

ressort de l'article 1589, mais une simple sollicitation. D'ailleurs, dans l'état actuel d'incessants perfectionnements des aéroplanes, il est de l'intérêt des parties contractantes que le constructeur soit libre d'apporter les modifications qui lui paraissent nécessaires ou utiles.

En ce qui concerne la livraison, l'article 1610 sera applicable : « Si le vendeur manque à faire la délivrance dans le temps convenu entre les parties, l'acquéreur pourra, à son choix, demander la résolution de la vente, ou sa mise en possession, si le retard ne vient pas du fait du vendeur ».

Si le retard provient de la faute du constructeur et occasionne un préjudice à l'acheteur, ce dernier pourra exiger des dommages-intérêts. C'est ainsi, par exemple, qu'au sujet d'une voiture automobile, il a été jugé à Paris, le 30 octobre 1904 (1) que : « la clause insérée dans un marché de vente à livrer, aux termes de laquelle le défaut de livraison à l'époque indiquée ne pourra donner lieu à indemnité à la charge du vendeur, ne met pas ce dernier, à l'abri d'une résolution avec dommages et intérêts dans le cas où le retard est tel qu'étant donné la nature du marché et l'intérêt de l'acheteur à n'acquérir que les modèles les plus nouveaux, ce retard équivaut à une véritable impossibilité de livrer », et ce même jugement ajoute : « pour l'évaluation du préjudice il y a lieu de tenir compte tant de la privation du bénéfice espéré, notamment sur la revente de la machine, que de l'immobilisation des acomptes versés sur les prix et qui devront être restitués. »

(1) *Gazette du Tribunal*, 25 janvier 1905.

L'acheteur devra avoir recours à la mise en demeure (article 1139) et le vendeur ne pourra exciper que de la force majeure (article 1147) dont l'appréciation sera réservée aux juges. Toutefois, l'impossibilité matérielle de livrer provenant de l'outillage, de matières premières ou de la main-d'œuvre sera irrecevable.

Tout préjudice, même moral, devra être réparé et le Tribunal de commerce de Nantes (1) a, le 5 mai 1901, résumé comme suit la question :

« Il importe peu qu'il s'agisse d'un retard dans la livraison d'un objet de luxe ou d'agrément, et, par suite, de la privation momentanée d'un plaisir sur lequel l'acheteur était en droit de compter. Il convient seulement de tenir compte, pour évaluer la réparation due, du caractère spécial de préjudice causé ».

La question du délai donne lieu quelquefois à d'autres difficultés. Si l'article 1184 dit qu'une condition résolutoire est sous-entendue dans les contrats synallagmatiques, pour le cas où l'une des deux parties ne satisfait point à son engagement — et c'est bien ce qui se produit en cas de retard — ce même article, *in fine*, permet au Tribunal d'accorder un délai selon les circonstances.

Enfin, si le constructeur n'a stipulé aucun délai, ou du moins n'en a fixé un qu'à titre de simple indication, il faudra rechercher la commune intention des parties. C'est ainsi qu'à propos d'une voiture automobile, la Cour de

(1) Imbrecq, *Les litiges de l'automobile*, page 33.

Paris a émis, le 3 décembre 1904, l'avis suivant : « étant donné la nature du marché et l'intérêt de l'acheteur à n'acquiescer que les modèles les plus nouveaux, ce retard équivalait à une véritable impossibilité de livrer ».

La vente est la plupart du temps accompagnée de clauses spéciales et la vérification se fait par un vol d'essai dont les conditions sont fixées dans le contrat. Les principales caractéristiques ont trait à la puissance, à la consommation, au poids, à l'encombrement, à la charge utile, à la provision d'essence et d'huile pour un certain temps, à la durée du vol, à la vitesse, à l'atterrissage et à la descente en vol plané d'une certaine hauteur et en couvrant, à partir de l'arrêt du moteur, une distance horizontale déterminée.

Aux termes de l'article 1588, une telle vente après essai est présumée, faite sous condition suspensive et non sous condition résolutoire : on devra donc tenir compte des articles 1181 et 1182.

On s'est demandé à quel instant précis l'acheteur devenait propriétaire de l'aéroplane commandé : est-ce au fur et à mesure de sa construction ou est-ce uniquement lorsqu'il est complètement achevé ? Nous inclinons pour cette dernière solution, car, vu la fabrication en série qui est le propre de l'industrie moderne, l'appareil ne constitue un tout nettement déterminé et facilement affectable que lorsqu'il est définitivement monté. Cette considération a une certaine importance en cas de faillite du vendeur : l'acheteur n'étant que créancier aura à subir la loi du dividende.

L'aéroplane une fois construit, il semble que l'essai doit — sauf clause contraire — rester à la charge du constructeur, ainsi qu'il ressort d'un arrêt de la sixième chambre du tribunal de la Seine (1) qui condamna une société à rembourser à M. Robert de Lesseps un acompte de 5.000 francs, parce qu'au cours des essais l'appareil fut brisé.

Une solution analogue a été adoptée par le tribunal civil de la Seine, le 7 février 1901 (2) qui motive ainsi sa décision : « Attendu que le constructeur d'automobiles est tenu de faire effectuer aux voitures qu'il met en vente des essais suffisants. » Bien entendu, le cas serait le même pour un aéroplane.

Il paraît probable que la vente pourrait être résiliée si l'appareil accepté sans l'essai prévu au contrat, venait à ne pas remplir les conditions voulues.

De même, dans l'hypothèse de vices cachés, la vente sera annulable conformément à l'article 1641. Ces vices sont nombreux et peuvent provenir, entre autres, d'un défaut des organes essentiels de sustentation et de direction, c'est-à-dire des ailes, de l'hélice, du fuselage, des tendeurs, des commandes et des systèmes d'amortissement et de freinage.

Le vice de construction sera parfois assez difficile à établir ainsi que le conclut un jugement rendu le 11 août 1911 (3), par le tribunal de commerce de la Seine contre

(1) *L'Aéro*, 10 mai 1912.

(2) Imbrecq, page 161.

(3) *Rev. jur. int. loc. aér.*, 1911 p. 302.

l'aviateur Métrot. Ce dernier prétendait faire supporter les conséquences d'un accident à la Maison Voisin frères qui lui avait livré l'appareil. Cette décision contient les motifs suivants :

« Attendu qu'imputant à une faute de Voisin frères, qui lui avaient fourni son aéroplane, la responsabilité de l'accident dont il a été victime, Métrot assigne ces derniers en paiement de la somme de... ; Mais attendu qu'il résulte des débats et des pièces produites que Voisin frères avaient vendu ferme à Métrot l'appareil avec lequel il volait le jour où il a fait sa chute.

Que les modifications qui ont été apportées à l'appareil après sa livraison ont été faites d'accord et avec l'assentiment de Métrot ;

Attendu dès lors que ce dernier avait accepté l'aéroplane tel qu'il était au moment de son vol ;

Attendu qu'en l'état actuel des connaissances aéronautiques il est presque toujours impossible de déterminer les causes de la chute d'un aviateur ;

Qu'elle peut être le fait, soit de l'appareil, soit d'une fausse manœuvre, soit des remous de l'air.

Attendu que Métrot, en exécutant des vols en aéroplane, ne pouvait ignorer les risques auxquels il s'exposait.

Attendu que Métrot ne justifie pas que l'aéroplane qui lui a été livré par Voisin frères présentait un vice de construction... »

La question des vices rédhibitoires sera tranchée d'après les articles 1641 à 1649 du Code civil, mais quelques d'ici-

dences sont nées à ce sujet. D'après MM. Aubry et Rau (1). Gouillard (2) et d'après une décision du tribunal d'Aix, du 4 janvier 1872 (3), le vendeur de bonne foi et ayant ignoré le vice caché aurait non seulement à restituer le prix, mais serait encore responsable de tous les préjudices quels qu'ils soient. D'autres, au contraire, restreignent cette responsabilité aux dommages-intérêts qui auraient pu être prévus lors du contrat. En ce qui concerne le vendeur de mauvaise foi, sa responsabilité reste entière et il est tenu de réparer tous les dommages causés.

Si les vices cachés ont provoqué un accident, faudra-t-il invoquer l'article 1382 ou bien l'article 1641 ? A notre avis, c'est ce dernier article qui entrera en jeu, car il semble n'être qu'une extension de l'article 1647.

Si la vente a eu lieu par des intermédiaires, l'action en garantie contre le constructeur appartient aussi bien aux sous-acquéreurs qu'à l'acquéreur primitif, étant donné que la transmission a eu lieu *cum omni causa*. La deuxième chambre de la Cour de Paris a, le 30 octobre 1900, infirmé dans ce sens le jugement du Tribunal de la Seine du 29 février 1897 (4).

Contrat d'apprentissage.

Vu l'extension de l'aviation, de nombreuses écoles se sont fondées afin de former des pilotes et leur aider à obte-

(1) *Cours de Droit Civil*, page 389.

(2) *Traité de la vente*, n° 463.

(3) D. 73, 2, 55.

(4) *Imbrecq*, page 117.

nir soit le brevet militaire soit celui de l'Aéro-Club. Les leçons se donnent au cachet ou à forfait. Aux termes des contrats les plus usuels, les mécaniciens, les aides, l'essence et l'huile sont à la charge de l'établissement, mais, par contre, l'élève s'engage à supporter toutes les réparations, tous les dommages et enfin tous les préjudices causés à lui-même, aux tiers ou aux biens, par son chef ou par celui des mécaniciens et des aides.

Pour que la garantie soit plus sûre, les écoles exigent généralement qu'une assurance soit contractée pour couvrir les risques de la responsabilité, assurance devant souvent atteindre jusqu'à 100.000 francs par sinistre. Moyennant une redevance d'une centaine de francs environ, l'établissement se charge parfois de s'occuper de la police d'assurance.

Ces clauses spéciales des contrats d'apprentissage viennent ainsi modifier le jeu normal de la responsabilité civile telle qu'elle ressort des articles 1382 et 1384, responsabilité que nous étudierons ultérieurement.

Remarquons toutefois qu'autant il est logique que l'élève-pilote supporte les conséquences des accidents qui proviennent de son fait, surtout lorsqu'il monte seul l'appareil, autant il semble abusif de le rendre responsable des fautes de celui qui est chargé de l'instruire et qui, à cet effet, est rétribué assez largement. Nous croyons que les clauses de non-garantie du contrat ne devront pas être prises en considération toutes les fois qu'il sera nettement prouvé que c'est l'école qui est fautive et que l'accident est

dû à son manque de précaution ou, *a fortiori*, à sa négligence.

De même, l'établissement aura à partager la responsabilité si l'ascension se fait avec le concours du professeur. Semblable solution paraît avoir été adoptée, en automobilisme, par le Tribunal correctionnel de la Seine (1) (décision de la onzième chambre du 28 juin 1900 et décision de la neuvième chambre du 7 février 1902). Le Tribunal correctionnel de Versailles s'est prononcé dans le même sens, le 12 juin 1908.

Contrat de transport.

L'aéroplane ne sert pas seulement de moyen de locomotion, mais encore de mode de transport. Aussi, toutes les choses qu'une entreprise d'aviation se sera chargée de transporter, soit comme colis soit comme bagages, resteront — aux termes de l'article 1782 — sous la garde de cette entreprise laquelle, d'après l'article 1784, sera responsable des pertes et avaries qui se seront produites en dehors d'un cas fortuit ou de force majeure.

A ce sujet, l'on peut chercher certains rapprochements entre les circonstances qui se présentent dans la navigation maritime et celles qui peuvent se concevoir en aviation. Aussi, dans les deux cas, appliquerons-nous les mêmes solutions.

(1) *Petites Annales du cycle et de l'auto*, janvier 1905, page 16.

Si la perte ou l'avarie provient d'un jet effectué pour assurer le salut commun de l'aéroplane et des objets transportés, les propriétaires de l'appareil et des marchandises préservés devront participer au dédommagement des choses sacrifiées dans leur intérêt. Dans l'hypothèse où le jet aurait causé un préjudice à un tiers circulant sur le sol, la réparation devrait également être partagée entre les mêmes personnes. Parmi ces dernières ne peuvent être compris que les transporteurs et les chargeurs, car les passagers sont hors cause. Remarquons d'ailleurs que si le danger avait eu pour unique cause initiale la faute du pilote, ce dernier serait seul responsable.

Enfin, si le jet n'a profité à personne, ce sera à l'aviateur de supporter les risques inhérents à son entreprise.

CHAPITRE II

RESPONSABILITÉ QUASI-CONTRACTUELLE

La seule responsabilité quasi-contractuelle qui puisse se concevoir pratiquement est celle qui naît à la suite d'un secours porté soit à l'aviateur lui-même soit à son appareil. Il y aurait là pour ainsi dire une gestion d'affaires telle qu'elle est définie par l'article 1575.

Le sauveteur n'a droit à aucune rémunération, car la gestion d'affaires est gratuite, mais il pourra réclamer le remboursement des frais auxquels il a été conduit. Si le secours a porté uniquement sur des choses, ce remboursement sera même limité aux dépenses utiles par application du principe que nul ne doit s'enrichir aux dépens d'autrui.

En droit maritime, il existe des dispositions spéciales à ce sujet. C'est ainsi que l'ordonnance de 1661, livre IV, titre IX, énonce dans son article XI : « si le navire ou les marchandises sont échoués sur le rivage, les sauveteurs sont rémunérés en proportion du service rendu », et dans son article 27 :

« Si un navire est coulé en mer sans laisser de traces apparentes à la surface, au bout d'un certain délai l'entreprise

de sauvetage peut être concédée à un tiers qui aura droit aux 8/10 des effets sauvés ».

Si les objets ont été trouvés en pleine mer ou tirés de son fond, le 1/3 en est attribué au sauveteur soit en valeur soit en nature.

En ce qui concerne les épaves fluviales, le sauveteur n'a droit, aux termes de l'ordonnance de 1669, à aucune rémunération et quant aux épaves terrestres, dans le silence des textes, il semble que seuls les articles 2278 et 2280 du Code civil leur sont applicables.

Tout autre est le cas des choses que l'aviateur abandonne volontairement et qui constituent des *res derelictæ*. Ces dernières appartiennent à l'Etat en vertu des articles 539 et 713 du Code civil. Il n'y aurait pas là gestion d'affaires, mais ce qui complique la question c'est la difficulté de déterminer, *a priori*, la nature des débris découverts et de savoir si l'on est en présence de *res derelictæ* ou d'épaves provenant d'un sinistre. Lorsqu'il y aura doute, il semble que l'on devra supposer être en présence d'épaves qui, après un certain laps de temps, se transformeront en *res derelictæ* si personne ne les réclame.

L'article 717 fait allusion à des lois particulières régissant les droits sur les effets trouvés en mer, mais, bien entendu, aucune n'a trait spécialement à l'aviation. Nous avons déjà cité quelques-unes de ces lois et nous les adopterons également en ce qui concerne la navigation aérienne, tout en reconnaissant qu'une législation particulière s'imposerait en la matière.

TROISIÈME PARTIE

Responsabilité civile.

GÉNÉRALITÉS

La responsabilité civile — qui a en vue l'intérêt de l'individu — est une action personnelle et mobilière consistant à réparer le dommage causé à autrui à la suite — nous dit l'article 1382 — de « tout fait quelconque » Toutefois, cette dernière expression doit être restreinte : 1° aux faits nés en dehors des contrats et des quasi-contrats, parce que cet article 1382 et les suivants se trouvent au titre quatrième ayant pour rubrique : « des engagements qui se forment sans convention », 2° aux faits qui résultent d'une faute ou d'une négligence ainsi qu'il ressort de l'esprit des articles 1382 et 1383.

Le caractère plus ou moins illicite devra, dans la responsabilité civile, s'apprécier indépendamment des liens de droit qui peuvent unir les parties. La compétence sera fixée par le domicile de la personne responsable conformément aux articles 2 et 59 du Code de Procédure civile. Ce n'est

qu'exceptionnellement, en cas de dommage causé aux champs, aux fruits et aux récoltes, que la compétence, aux termes de l'article 3 du Code de Procédure civile, appartient au tribunal du lieu de l'accident. Il en serait de même dans l'hypothèse où, la personne responsable étant poursuivie devant la juridiction répressive, la victime porte son action devant cette juridiction simultanément à l'action publique (article 3 du Code d'Instruction criminelle).

L'action appartient à la personne lésée et les tribunaux ne pourraient pas y suppléer en prononçant la responsabilité d'office. Seront également admises à agir les personnes qui ont souffert, indirectement et par contre-coup, d'un délit ou quasi-délit commis envers un tiers auquel elles sont unies par une solidarité d'intérêt. En faveur de cette solution, on peut invoquer que le préjudice est direct en ce qui concerne sa cause. De même, il y a lieu de reconnaître le droit de poursuite en responsabilité civile au mari en tant que maître des actions mobilières de la femme, et au père comme administrateur légal des biens de son enfant mineur.

Il y a trois cas de responsabilité, selon qu'on entend rendre une personne responsable de ses actes (articles 1382 et 1383), des actes des personnes sous sa dépendance (article 1384) ou enfin du préjudice causé par les choses lui appartenant (articles 1384 et 1385).

La responsabilité n'est d'ailleurs pas engagée de la même manière dans ces différentes hypothèses : il y a donc lieu de les étudier séparément.

CHAPITRE PREMIER

RESPONSABILITÉ DU FAIT PERSONNEL

Cette responsabilité sera celle qui découlera d'un préjudice causé par la personne même que l'on se propose de poursuivre. La preuve incombe à celui qui prétend avoir droit à une indemnité, mais il pourra invoquer aussi bien une preuve testimoniale qu'une présomption de fait, un aveu exprès ou tacite. De même, il sera admis à avoir recours à des témoins oculaires ou auriculaires et seules les preuves par ouï-dire ou par commune renommée ne devront être admises qu'exceptionnellement.

Les éléments générateurs de la responsabilité civile du fait personnel peuvent se ramener à trois :

- a) Une faute constituée par un fait illicite imputable à une personne.
- b) Un dommage.
- c) Un rapport de cause à effet entre la faute et le dommage.

Nous allons passer successivement en revue ces divers éléments.

SECTION PREMIÈRE

La faute.

Dans le cas qui nous occupe, la faute doit être soit volontaire soit non intentionnelle et être caractérisée par un acte positif, par une simple négligence, par une omission ou par une imprudence. C'est, en un mot, tout manquement à une obligation, tout fait illicite, toute atteinte portée injustement ou tout acte ne constituant pas l'exercice d'un droit.

La nécessité de la faute ressort :

1° Des articles 1382 et 1383 qui sont formels sur ce point.

2° De la place que ces textes occupent dans le Code, ce qui dissipe tout doute.

3° De ce que cette déduction est conforme au principe philosophique qui fait découler la responsabilité de ce double fait qu'il y a une loi morale obligatoire, un impératif catégorique et que seules les atteintes à cet ordre social et les violations d'un devoir de société doivent être réparées.

4° Des décisions de jurisprudence antérieures à 1870. On retrouve d'ailleurs un arrêt dans ce sens de la Cour de cassation en date du 19 juillet 1870 (1).

(1) S. 71, 1, 9 et D. 70, 1, 361.

5° Des vieux adages latins, tel que celui-ci : *Nemo damnum facit nisi qui facit id quod facere jus non habet*. Demolombe (1) fait également allusion au : *damnum injuria datum*,... *quod non jure factum est id est contra jus*...

6° Des conclusions des divers rapporteurs au Tribunat et, entre autres, de celle de Bertrand de Greuille : « Partout où elle (la loi) aperçoit qu'un citoyen a éprouvé une perte, elle examine s'il a été possible à l'auteur de cette perte de ne pas la causer et, si elle trouve en lui de la légèreté ou de l'imprudence, elle doit le condamner à la réparation du mal qu'il a fait ».

Il n'y a donc aucun doute : le Code réprime tous les délits et les quasi-délits, alors que la loi Aquilia, qui réglait le *damnum injuria datum*, ne prévoyait que trois catégories de faits. Seule l'application du principe de notre législation sera parfois délicate dans certaines hypothèses spéciales dont nous citerons quelques-unes.

Pour qu'une omission donne lieu à responsabilité, il faut que la personne à laquelle on reproche cette omission fût tenue de faire. Il ne suffit pas qu'elle n'ait pas pris des dispositions pour éviter un dommage qu'elle aurait pu empêcher. Le premier cas seulement donne naissance à l'application de l'article 1383 alors que le second n'enfreint qu'un devoir au sens philosophique du mot.

La détermination de la responsabilité est également un peu complexe lorsqu'il y a faute partagée, c'est-à-dire lors-

(1) T. XXXI, n° 665.

qu'on est en présence de plusieurs auteurs du même délit ou quasi-délit. La question de savoir s'il y a ou non solidarité est laissée alors à l'appréciation du juge, et la jurisprudence ne conclut généralement à la solidarité que dans les cas où il est impossible de déterminer la part de responsabilité de chacun des co-auteurs. En toute hypothèse l'obligation *in solidum* ne saurait exister que dans les rapports du créancier avec les débiteurs, car la dette sera, au contraire, divisible entre les délinquants.

On s'est demandé si la solidarité devait entrer en jeu dans l'hypothèse d'abordage de deux aéroplanes. A notre avis, le droit commun ne suffit pas en la matière et il y a lieu d'avoir recours à des règles exceptionnelles.

Au sujet d'une collision de deux voitures, la Cour de cassation a, le 1^{er} décembre 1868 (1), rendu l'arrêt suivant : « il n'y avait qu'un seul et même délit, résultant de deux causes différentes, fortuitement réunies, et non deux délits distincts et simultanés ».

Nous devons remarquer que si la faute était imputable à un seul pilote, ce dernier serait seul responsable alors que si l'abordage provenait d'un cas de force majeure, chaque propriétaire supporterait le dommage subi, sans recours contre l'autre. S'il y a doute, peut-être faudra-t-il conclure à la réparation du préjudice à frais commun et par portions égales, car on peut y voir une analogie avec ce qui est prévu à l'article 407 du Code de commerce.

(1) D. 69, 1, 132.

Si les deux aviateurs sont en faute, la responsabilité devra être répartie suivant la gravité des délits respectifs. Enfin, la solidarité pourra souvent résulter de l'impossibilité de délimiter les culpabilités.

Au sujet d'un abordage en mer, par exemple, la Chambre civile a déclaré, le 11 juillet 1892 (1) :

« Attendu qu'en vertu des principes relatifs aux engagements qui se forment sans convention, la réparation d'un fait dommageable, survenu par la faute de deux ou plusieurs personnes, doit être ordonnée pour le tout contre chacun au profit de la partie lésée lorsqu'il y a, entre chaque faute et la totalité du dommage, une relation directe et nécessaire. Que tel était le cas de l'espèce, puisque l'arrêt attaqué déclare qu'il est impossible de déterminer l'influence que les fautes de ces deux capitaines, ont pu exercer sur l'accident ». Dans cette hypothèse, la victime pourrait s'adresser non seulement à qui lui plait, c'est-à-dire à l'un d'eux pour le tout, mais aux deux à la fois ce qui entraînerait une condamnation conjointe et solidaire.

La Cour de Caen ayant à se prononcer sur un cas où la responsabilité civile était liée à la responsabilité pénale, a déclaré, le 26 juin 1907 : « Attendu, en ce qui concerne l'action civile, que si, par hypothèse A et B ont commis l'un et l'autre des fautes leur faisant encourir une responsabilité pénale ils sont l'un comme l'autre solidairement responsables du dommage causé ; que la partie

(1) D. 94, 1, 561.

civile a donc le droit de demander à B qui serait l'un des débiteurs solidaires s'il est coupable, la totalité de la réparation du préjudice par elle subi ».

Il y a d'ailleurs une distinction à établir entre un délit qui est également pénal et un délit simplement civil. Dans le premier cas, les co-auteurs peuvent avoir été poursuivis et condamnés à des réparations civiles devant une même juridiction répressive ou civile, à la requête du Ministère public ou de la partie civile : celui qui a payé la totalité de la condamnation pourra exercer contre ses co-auteurs un recours partiel. Dans la même hypothèse, si un seul délinquant a été poursuivi et condamné, à la requête du Ministère public ou de la partie civile, il n'aura aucun recours contre son co-auteur. Au contraire, si le délit est simplement civil, le recours sera toujours possible parce que l'ordre public n'est pas en jeu, et parce que le principe de la personnalité des peines ne peut plus être violé.

Après avoir parlé de la solidarité découlant du délit commun, revenons à la notion générale de faute en matière de responsabilité civile. Contrairement à ce qui se passe pour les contrats, il ne saurait être question de la distinction entre la faute lourde et légère, ou entre la faute *in abstracto*, et *in concreto*, car, en tous cas, la faute s'appréciera *in abstracto* et donnera lieu à la responsabilité civile quelque légère que soit cette faute. Le tout sera de déterminer ce qui — au sens légal — constitue un délit ou un quasi-délit.

Ainsi que nous l'avons fait remarquer dans la première

partie de notre étude, l'atmosphère étant libre, le simple fait de voler en aéroplane ne saurait entraîner aucune responsabilité. Seront également licites, toutes les conséquences inhérentes à l'exercice de ce droit et qui d'autre part sont normales et inévitables.

En principe donc, nul ne pourra se plaindre du bruit du moteur, du déplacement de l'air par l'hélice, du danger d'être vu par le pilote, de la diminution de lumière par le passage de l'appareil et des autres inconvénients de l'aviation. Comme, nous l'avons dit précédemment, ce n'est qu'en cas d'abus de droit que ces actes deviennent coupables et donnent lieu à dommages et intérêts ainsi que le déclarent, d'une façon générale, la plupart des auteurs et, entre autres : Toullier (1), Larombière (2), Sourdat (3) et Laurent (4).

Cette façon de voir semble souvent admise par la jurisprudence. Aussi, est-ce intentionnellement qu'au lieu de contester l'existence d'un droit, l'assignation qui fut une fois dirigée contre les frères Farman, à propos de leur aérodrome du Buc, se basait sur ce « que la société Farman ne fait pas un usage normal de son droit ; que les voisins sont fondés à se plaindre d'inconvénients anormaux et abusifs qui ne sont pas ceux inséparables d'un voisinage ».

En ce qui concerne le départ d'un aéroplane, il ne pourra.

(1) T. XI, n° 119.

(2) Art. 1382, n° 10.

(3) N° 438 et 680.

(4) T. XX, n° 408.

s'effectuer que sur un terrain *ad hoc*, car nul n'a le droit de faire rouler son appareil sur le sol d'autrui. L'aviateur sera, de plus, responsable lorsque l'aéroplane aura heurté des personnes, des animaux ou des objets, soit avant de quitter la terre, soit après l'avoir quittée ou lorsque des blessures auront été occasionnées aux aides chargés de faciliter le départ. Dans tous ces cas le pilote a commis la faute de ne pas prendre les dispositions nécessaires pour éviter tout dommage.

Il y a du reste une grande nuance entre un accident de ce genre provenant presque toujours d'une mauvaise manœuvre et celui qui se produit pendant le vol ou lors de l'atterrissage. Dans la première hypothèse le pilote n'avait, en effet, qu'à ne pas s'élever si les conditions n'étaient pas favorables, tandis que, dans la seconde, il se trouve en présence d'une circonstance imprévue et en tout cas inévitable.

Une question importante est celle de l'atterrissage qui considéré généralement libre en fait, ne l'est pas en droit. En principe, donc toute descente sur un terrain d'autrui est une violation d'un droit de propriété qui engage la responsabilité surtout si le propriétaire terrien avait formulé une interdiction à ce sujet et encore faudrait-il qu'il y ait préjudice. Une distinction s'impose toutefois entre l'atterrissage volontaire, la descente rendue obligatoire par les circonstances et enfin la chute.

Un atterrissage volontaire devra être effectué avec la plus grande diligence. C'est ainsi que le pilote devra choisir la pleine campagne, et non un centre à population plus

dense et de même un terrain vague ou non clos, de préférence à une propriété attenante à une habitation. Si, à faible hauteur du sol, il aperçoit la présence de personnes, d'animaux ou de choses qu'il pourrait, par sa descente, effrayer ou endommager, il devra reprendre de la hauteur pour tenter un atterrissage en un lieu plus propice. En un mot, l'aviateur, maître de son appareil, sera responsable de ses moindres négligences.

Bien plus complexe est l'hypothèse d'une descente rendue obligatoire par suite soit d'une panne, soit des intempéries atmosphériques, soit d'un besoin urgent de ravitaillement. On peut faire entrer dans le même cas la chute qui n'est qu'un atterrissage violent occasionné par un accident pouvant provenir lui-même soit de la rupture des ailes, d'un arrêt du moteur, du non fonctionnement de l'hélice, soit de toute autre cause.

On est alors en présence de multiples facteurs susceptibles de modifier le fondement, la nature et l'étendue de la responsabilité civile. Doit-on, en effet, rechercher si l'accident s'est produit à la suite du fait personnel de l'aviateur, coupable ne serait-ce que d'une négligence ; ou bien doit-on systématiquement faire supporter le risque au pilote ? Nous ne faisons que soulever le problème, car nous l'examinerons en détail à propos de la responsabilité du fait des choses que l'on a sous sa garde, responsabilité qui a donné naissance à la théorie objective du risque laquelle repousse l'élément subjectif de la faute et interprète à sa façon l'article 1384.

SECTION II

L'imputabilité.

Pour que la responsabilité civile soit engagée, il ne suffit pas qu'un fait illicite soit commis, il faut encore que le délit ou le quasi-délit soit imputable à son auteur. Cette imputabilité cesse :

- 1° Par l'absence de discernement ;
- 2° Par le cas fortuit ou de force majeure ;
- 3° Par le consentement ou la faute de la victime.

La première hypothèse ne présente aucune particularité spéciale à l'aviation. Nous rappellerons simplement que les aliénés, interdits judiciairement ou non, sont responsables de ce qu'ils ont fait dans un intervalle lucide. Quant aux personnes pourvues d'un conseil judiciaire, elles s'obligent, tout comme les femmes mariées, par leurs délits et quasi-délits. L'ivresse, on le sait, n'est pas une cause d'excuse, mais constitue, au contraire, une circonstance aggravante.

Passons donc à la deuxième exception signalée ci-dessus. Dans un jugement du 14 novembre 1894, le Tribunal de Commerce de la Seine a formulé la définition suivante : « le cas fortuit est caractérisé par l'impossibilité de prévoir et la force majeure par l'impuissance humaine d'empêcher ».

Les Romains professaient déjà une doctrine analogue. C'est ainsi que Viennus avait formulé : *Casum fortuitum definimus, omne quod humano captu prævideri non potest, nec cui præviso potest resisti*. Ulpien a dit de même : *omnem vim cui resisti non potest*. Quant à Hotman, il faisait rentrer les cas fortuits ou de force majeure dans les catégories :

- 1° Divinum ;
- 2° Naturale ;
- 3° Humanum ;
- 4° Bestiale ;
- 5° Fluviale ;

Dans notre droit actuel, il ne subsiste plus que les deux catégories *naturale* et *humanum*.

On peut concevoir les cas fortuits ayant une source extérieure, les cas de force majeure soit inhérents à l'appareil soit nés en la personne de l'aviateur. Ces cas sont d'ailleurs nombreux et, pour ne citer que les principaux, nous signalerons la rupture d'une bielle ou d'une commande quelconque, l'explosion ou l'arrêt du moteur, la syncope ou la mort du pilote, la tempête ou la foudre, la violence extrême des courants aériens sous forme de coup de vent, de remous, d'ouragan ou de bourrasque. Nul ne saurait nier, en effet, qu'en dehors de toute négligence, l'aviateur est constamment à la merci soit des forces de la nature soit du fonctionnement de son appareil.

La difficulté réside dans la délimitation de ce qui rentre

ou ne rentre pas dans la catégorie du cas fortuit ou de force majeure. D'autre part, comment déterminer avec certitude la cause de l'accident ? Souvent, ce dernier n'est pas constaté de visu et l'expertise faite après coup ne conduit parfois qu'à un doute méthodique. Bien entendu, la responsabilité devrait naître si le cas fortuit ou de force majeure avait été précédé, accompagné ou suivi de quelque fait imputable au pilote et qui aurait eu pour conséquence de créer ou d'augmenter le préjudice causé.

A proprement parler, aucun criterium ne peut être proposé pour distinguer *a priori* les cas d'imputabilité [ou d'excuse dans toutes les hypothèses imaginables : ce sera une question de fait laissée à l'appréciation des tribunaux. De même, ces derniers jouissent d'un pouvoir discrétionnaire en ce qui concerne la fixation du montant des dommages-intérêts.

Nous avons simplement voulu poser la question de droit afin de nous élever contre la théorie de ceux qui, par principe, rejettent les cas fortuits et de force majeure sous prétexte que l'aviateur en s'élançant dans l'espace accepte implicitement de supporter les conséquences de tous les accidents éventuels. Il faudrait pour cela qu'il ait renoncé par convention à bénéficier des causes d'excuse ou que des lois spéciales l'aient rendu responsable dans tous les cas, par dérogation au droit commun. Or, étant donné que ni l'une ni l'autre de ces conditions ne se trouve réalisée, nous croyons devoir reconnaître à l'aviateur le droit d'invoquer en sa faveur le cas fortuit ou de force majeure.

Il y a encore non-imputabilité en cas de consentement ou de faute de la victime. Cette dernière peut être soit un passager soit un tiers complètement étranger au vol aérien. Le recours en dommages-intérêts devra s'apprécier différemment dans l'un et l'autre cas.

En consentant à effectuer un trajet en aéroplane, un passager s'est par le fait même décidé à partager d'une part les risques inhérents à ce mode de transport et d'autre part les conséquences de l'impéritie de l'aviateur. Cette personne a eu tort de s'exposer à des dangers suffisamment connus de tous ou de s'être inconsidérément confiée à un pilote inexpérimenté. Il y a donc eu jusqu'à un certain point consentement ou faute de la victime, ce qui supprimera ou atténuera suivant les cas la responsabilité de l'aviateur.

Le tribunal de Lyon, dans un arrêt du 11 novembre 1893 se rapportant à une ascension en ballon, a nettement mis en lumière la considération que nous venons d'exposer.

Si la faute de la victime n'a été d'aucune importance, si celle de l'auteur de l'accident en a été la cause pour ainsi dire unique, c'est cet auteur qui sera condamné à la réparation totale. Si les deux fautes ont été égales, si l'accident a été produit aussi bien par l'une que par l'autre, il n'y aura pas de condamnation, les deux culpabilités s'éteignant mutuellement par une sorte de compensation. Si, au contraire, c'est la faute de la victime qui a occasionné l'accident, l'aviateur n'aura pas de dommages-intérêts à payer.

On peut étendre les mêmes règles au tiers complète-

ment étranger au vol aérien : le juge admettra alors toutefois plus facilement la preuve de la faute du pilote. En effet, alors même que la victime aurait eu quelques torts, elle ne se serait pas rendue coupable de témérité comme le passager.

Il est bien évident que cette victime ne sera d'ailleurs pas dégagée de toute responsabilité si elle a contribué, aggravé ou causé l'accident soit par curiosité, soit par imprudence, soit par incompétence et, *a fortiori*, par mauvaise volonté. Dans tous ces cas le tiers peut même être considéré comme un co-auteur qui partagera avec tous les délinquants la charge de la responsabilité en proportion de la gravité des fautes respectives. Il y a lieu de répartir les dommages-intérêts entre l'aviateur et la victime en diminuant en faveur de cette dernière l'indemnité qui lui est due dans une proportion d'autant plus grande que sa faute est plus importante.

En cas de frayeurs et de blessures occasionnées à des animaux, il faut également examiner si ce fait à lui seul doit être envisagé comme coupable. En matière d'automobilisme, le tribunal de Lyon a rendu l'arrêt suivant, le 3 mai 1899 : « Attendu, qu'il est interdit au maître d'un chien de le laisser divaguer, qu'en ne veillant pas à garder cet animal, il a commis une faute et imprudence personnelle qui l'empêche de rejeter la responsabilité sur autrui. »

De même, une décision du 12 juin 1905 du tribunal correctionnel d'Avignon, décision confirmée par un arrêt de la cour de Nîmes du 11 juillet 1905 (1), a rejeté la

(1) *Revue de l'Association générale Automobile*, avril 1906, page 14.

demande en dommages-intérêts à la suite d'un accident d'automobile advenu à un cheval. Les attendus étaient motivés par ce fait que le maître avait tort de posséder un animal susceptible d'être effrayé par une automobile.

Dans la théorie du risque, on est conduit à ne décharger le pilote qu'en présence d'une faute grave de la victime alors que, d'après nous, la responsabilité de l'aviateur diminue en raison inverse de cette faute.

La Gazette des tribunaux signalait même, le 25 mars 1906, que, d'après la jurisprudence : « le propriétaire d'une automobile gravement détériorée par un accident dû à la faute d'un tiers, peut réclamer à celui-ci le remboursement du prix de sa voiture, plus une somme à titre de dommages-intérêts, pour privation de jouissance ; que la victime de l'accident est, en effet, fondée à ne plus conserver l'automobile, dont elle était propriétaire, lorsqu'en dépit des réparations qui y seraient effectuées, elle pourrait ne plus présenter à l'avenir et par suite même du choc qu'elle a reçu, les mêmes garanties de sécurité que dans le passé. » Il semble que cette solution devra également s'appliquer à un aéroplane.

Tout concours spontané et inopportun, non sollicité, entraînera, en cas d'accident, suppression ou atténuation de la responsabilité du pilote. C'est ce qu'a décidé, par exemple, le tribunal civil de la Seine, le 24 janvier 1906, au sujet d'une descente de ballon.

Par contre, lorsque le secours sera donné uniquement à la suite d'une demande expresse de l'aviateur, ce dernier

sera responsable vis-à-vis des tiers des conséquences de leur intervention. Il n'y a pas eu là, en effet, de la part des victimes une imprudence, mais un acte de dévouement. Cette façon de voir a été celle du tribunal de la Seine, dans un arrêt du 10 février 1906, toujours en matière d'aéronautique ;

Signalons enfin qu'il y aurait faute de la victime si, au cours d'un meeting, des personnes escaladaient ou rompaient les barrières pour s'approcher de plus près des appareils et occasionnaient ainsi un accident. Le cas n'est pas rare de voir également des fumeurs provoquer un incendie et être plus ou moins brûlés eux-mêmes.

SECTION III

Le dommage.

L'intérêt est la condition essentielle des actions poursuivies au civil par des particuliers pour bénéficier de la responsabilité telle qu'elle est prévue par les articles 1382 à 1386 du Code Napoléon.

Un fait non préjudiciable ne saurait servir de base à une semblable demande, mais le dommage pourrait être aussi bien matériel que moral. Dans le premier cas, il y aura atteinte aux objets, aux animaux ou aux personnes, ce qui permet d'estimer facilement le préjudice causé. Par contre,

dans le second cas, l'évaluation des dommages-intérêts est plus malaisée et certains prétendent qu'il n'y aura responsabilité que si cette dernière est appréciable pécuniairement ou prête à une réparation efficace quelconque. D'autres veulent voir dans l'intérêt moral moins une compensation qu'un complément de satisfaction.

A ce sujet, un arrêt de la Cour de Dijon a décidé, le 13 mai 1897, qu' « il importe peu que le préjudice soit moral ou matériel, toute personne qui l'éprouve est recevable d'en demander la réparation ». Le tribunal civil de Nevers s'est déclaré du même avis le 11 juillet 1904 (1).

Nous avons déjà signalé les diverses fautes que pouvait commettre un aviateur soit au départ, soit pendant le vol, soit enfin lors de l'atterrissage. Il nous suffit maintenant de faire remarquer que toutes les hypothèses prévues ne donneront lieu à une action en responsabilité que s'il y a préjudice dans le sens que nous avons indiqué ci-dessus.

Le jet d'un objet, la chute d'un aéroplane ou un atterrissage sur un terrain d'autrui — alors même que la maladresse du pilote serait en jeu — ne donneront pas lieu à un recours en responsabilité s'il n'en résulte aucun dommage actuel et certain. Un danger éventuel et hypothétique ne constituerait pas un préjudice au sens juridique du mot.

La diversité des hypothèses de responsabilité est telle qu'il serait puéril d'en vouloir donner une énumération complète. D'ailleurs, là encore, tout comme pour la faute,

(1) D. 1906, 2, 34.

les tribunaux auront surtout à apprécier les éléments de fait eu égard aux circonstances.

Les adversaires de l'aviation ont voulu multiplier comme à plaisir les dommages dont ils entendaient faire supporter les conséquences aux pilotes. Ils ont fait allusion aux troubles apportés à la propriété, au bruit, à la mauvaise odeur, à la terreur causée aux personnes et aux animaux, à la chasse qui devenait impossible par suite de la fuite du gibier, à l'envahissement des propriétés par un public avide de curiosité et enfin au danger contre la sécurité publique.

Autant nous trouvons légitime qu'une réparation soit due en cas d'accident ou de dégât, autant nous trouvons abusif que des mesures vexatoires soient prises contre des aviateurs qui, dans l'exercice de leur droit, n'apportent ni volontairement ni dans l'intention de nuire aucune aggravation aux inconvénients inhérents à toute entreprise humaine.

Nous avons déjà parlé du procès intenté par quelques propriétaires de Buc contre la société Farman et cela devant la 5^e chambre du tribunal civil de la Seine, procès que les demandeurs motivaient en alléguant à peu près tous les principaux préjudices directs et indirects qui ont été reprochés jusqu'à ce jour aux aviateurs.

Ces propriétaires demandaient non seulement des dommages-intérêts, mais encore sollicitaient contre les défenseurs l'interdiction de voler à une hauteur inférieure à 200 mètres et la contrainte d'employer un dispositif silencieux.

La décision du tribunal, en date du 6 juillet 1912 (1), n'a condamné que l'abus et a refusé de se prononcer sur le dommage éventuel, sur la hauteur à observer dans le vol et enfin sur les incommodités inévitables telles que celles créées par le bruit du moteur. Voici d'ailleurs quelques passages de ce jugement :

« Attendu que la société Farman a installé à Toussus-le-Noble une école d'aviation et se livre quotidiennement sur l'aérodrome de Buc, où cette école est installée à des exercices d'aviation, à des expériences ou à des essais d'appareils et donne des leçons de pilotage ;

Attendu que les demandeurs prétendent qu'au cours de ces essais et de ces leçons, les aéroplanes, dépassant les limites de l'aérodrome appartenant à la société, viennent fréquemment de leurs propriétés à des hauteurs diverses, mais généralement assez faibles, variant de 5 à 15 mètres ; que ces évolutions faites dans ces conditions sont de nature à les troubler dans la jouissance de leurs biens, d'une part ; soit par la frayeur causée aux animaux par la présence de l'appareil et le bruit du moteur, soit par les atterrissages qui viennent fréquemment endommager leurs récoltes, soit par l'affluence des curieux qui envahissent leurs cultures, soit par le dérangement causé aux travailleurs des champs qu'ils emploient, se sentant menacés dans leur sécurité, et, d'autre part, par le dépeuplement du gibier effrayé par les apparitions bruyantes des appareils ; que ces inconvé-

(1) D. 1913, 2.

ments rendent l'exploitation dangereuse, menaçante et dommageable, et leur laisse un trouble réel excédant la mesure des obligations du voisinage :

... Au fond :

Attendu qu'il est établi par les pièces et documents visés aux débats, que les aéroplanes de l'école d'aviation dirigée par la Société Farman sortent fréquemment, sinon quotidiennement de l'aérodrome pour évoluer à de faibles hauteurs au-dessus des terres appartenant ou louées aux demandeurs, dans des conditions telles que les propriétaires ou locataires sont troublés dans la jouissance ou l'exploitation de leurs biens par l'insécurité dont ils se sentent constamment menacés au cours de leurs travaux et par les bruits des appareils de nature à effrayer les animaux et le gibier.

Attendu que le trouble dont se plaignent les demandeurs ne résulte pas d'un état de choses permanent et continu, mais bien de faits accidentels et discontinus ;

Attendu par suite que le tribunal ne saurait, sans sortir de la limite de ses attributions, fixer la hauteur à laquelle les aviateurs doivent s'élever, ni les appareils silencieux dont les aéroplanes doivent être soumis pour ne pas être un trouble de jouissance pour les demandeurs ;

Attendu qu'il appartient à ceux-ci, tant qu'une réglementation de la navigation aérienne ne sera pas intervenue, de faire constater, ainsi qu'ils l'ont fait, les nouveaux troubles dont ils pourraient être victimes et d'en demander la réparation. »

Ainsi que le fait remarquer le dernier attendu de ce juge-

ment, les dégâts et les troubles de jouissance devront être consignés dans un procès-verbal rédigé par le garde champêtre ou le gendarme.

Le tribunal compétent est celui du domicile du défendeur, sauf s'il s'agit exclusivement de récoltes ou de cultures.

Le quantum des dommages-intérêts sera déterminé suivant l'étendue du préjudice causé, préjudice que la responsabilité civile a pour but de garantir en entier. De plus, le délinquant sera tenu non seulement des pertes occasionnées, mais du manque à gagner provenant du délit ou du quasi-délit. Certains préconisent la limitation de la responsabilité par abandon de l'appareil, même brisé, comme l'article 216 du Code de commerce le prévoit pour les navires. Nous ne croyons pas devoir accepter cette extension, car, dans le silence des textes, aucune disposition exceptionnelle sortant du droit commun ne peut être adoptée.

En ce qui concerne les dégâts aux récoltes, divers tarifs ont été proposés pour favoriser la liquidation amiable de la responsabilité civile, tarifs dont nous citerons les deux principaux.

L'annuaire de l'Aéro-Club indiquait en 1909 les chiffres suivant :

<i>Destruction complète</i>	<i>Maximum par are :</i>
blé.	4,50
seigle.	2,75
orge	3
avoine	2,80
foin	1,50

luzerne	2,60
colza	3
navette	2
sarrasin	2
maïs	2,30
sainfoin	1,75
trèfle	1,80
fourrages verts annuels	
(maïs ou seigle en vert)	2,30
prairies artificielles	1,50
pommes de terre	5
pois	4,50
choux, asperges	20 à 30
choux et betteraves	4,50
(fourrages)	

Foulées aux pieds.

pommes de terre.	2
betteraves	6
terres labourées	néant.

Un tarif plus récent paru dans l'*Aéro-Guide* du 1^{er} août 1911 adopte les indemnités suivantes :

Destruction complète *Maximum par are*

Région parisienne.

blé	9
seigle	7
orge	7
avoine	7
foin	7
luzerne	7
colza.	6
navette	6
sarrasin.	6
prairies artificielles.	5

Foulées aux pieds.

pommes de terre.	6
betteraves	9
terres labourées	2

Pour la province.

Céréales.

avoine	2,80
blé	4
maïs	2,30
millet.	3 $\frac{3}{4}$
orge	2,75
seigle.	2,75
sarrasin.	2

Légumineuses.

féverolles	3,50
fèves	2,60
haricots	2,50
lentilles	3,60
pois	4,50,

Légumes divers.

pommes de terre	5 $\frac{1}{2}$
rutabagas	3,60
artichauts (au printemps)	35
(après la récolte du printemps)	18
asperges	20 à 30
carottes	15
céleri.	20
choux.	20 à 30
choux-fleurs	25 à 30
épinards.	20
navets	8

oseille.	12 à 20
persil	12 à 20
poireaux	18
laitue.	30
romaine	40
tomates	100
cloches à melon	
(la pièce)	1,50

Culture industrielle.

betteraves (de distillation).	7
» (à sucre)	5
chanvre (en filasse)	2,50
» (graines)	1,75
colza	2,90
houblon	36
lin (en filasse) ¹	8,65
lin (en graines)	1,50
navette	1,50
œillette	2,70
tabac	13
topinanbours	3,10

Plantes fourragères

betteraves (fourrage).	4,50
choux (fourrage)	4,50
luzerne	2,60
rutabaga (fourrage)	3,50
sainfoin	1,75
trèfle	0,80
graminées fourragères :	
(prairies temporaires :	
paturins, fléole, dactyle,	
ray-grass, fétuque, etc	1,50
Fourrages verts annuels	
(moka, alpeste, spergule,	

maïs, seigle en vert)	2,30
prairies naturelles (à faucher) . . .	1,70
herbages (destinés particulière-	
ment aux animaux	1,50
pâturages et pacages	0,30

Pépinières.

Pommier {	prix d'un sujet de trois ans. 2, 50
Poirier {	
Cerisier {	
pêcher {	3
prunier {	
amandier.	2,50
néflier.	1,50
lilas (prix de la touffe commer-	
ciale.	0,60
rosier	0,40
seringuas	0,30
fusain, mahonia	1

Bien entendu, les chiffres ci-dessus ne peuvent servir de base que pour un arrangement amiable. Si ce dernier ne peut se réaliser, il faudra avoir recours à l'appréciation des tribunaux.

La garantie au paiement des dommages-intérêts peut s'exercer par une hypothèque sur tous les immeubles prenant rang à la date d'inscription, mais aucun privilège ne saurait exister, ni sur les meubles ni sur l'aéroplane lui-même.

Certains auteurs ont cependant proclamé un droit de rétention sur l'appareil qui a causé le dommage. M. Bonnefond dans son *Code de l'Air* le déclare en se fondant sur

ce que toutes les conditions d'exercice de ce droit se trouvent réunies : rétention d'une chose, créance du détenteur, connexité de la créance et de la chose retenue.

Quant à nous, il nous semble que la possession fait défaut et que l'aviateur n'est engagé ni par un contrat ni par un quasi-contrat. Certes, il y a *debitum cum re junctum*, mais cela n'est pas suffisant. Le juge de paix de Laon, au sujet de dégâts causés par un ballon, a décidé, le 9 avril 1909 (1), que l'appareil devait être rendu et qu'aucune consignation préalable ne pouvait être exigée au moment de sa remise.

Dans un autre ordre d'idées, une circulaire ministérielle de juin 1911 recommandait une grande tolérance aux agents de la force publique à l'égard des cyclistes en contravention dont la bicyclette ne devait pas être retenue toutes les fois que l'identité était dûment établie et que la solvabilité du délinquant pouvait être présumée. Il nous semble que cette disposition doit *a fortiori* être étendue aux aviateurs.

Pour que la responsabilité civile puisse être invoquée, il ne suffit pas qu'il y ait une faute et un préjudice, il faut encore entre ces deux éléments une relation de cause à effet, ainsi que cela ressort de l'article 1382. Le dommage doit être la suite directe et immédiate de la faute, c'est-à-dire avoir eu certainement et nécessairement pour cause efficiente et principale le délit ou le quasi-délit. Il faut éga-

(1) *Rev. jur. de loc. aér.*, 1913. Article de M. Louis Schmoll, *L'aviation devant la justice*.

lement que les conséquences de ces actes n'aient pu être évitées par la victime sans avoir à employer des moyens extraordinaires dont l'omission ne constitue pas une négligence de sa part.

A ce sujet, nous mentionnerons diverses décisions jurisprudentielles. La Cour d'Appel de Besançon, par jugement du 16 octobre 1902, a déclaré : « que l'auteur d'un accident n'est jamais tenu au maximum que de réparer le préjudice qui a une relation directe avec le fait qui lui est imputable ».

Le 7 août 1895, la Chambre civile de Rouen n'avait pas admis la responsabilité étant donné l'absence de relation causale entre le fait d'un patron et un accident. La Cour de cassation, qui eut à se prononcer au sujet de cette décision, n'employa que des termes assez vagues. Elle fit ressortir que les articles 1382 et 1383 du Code civil ne limitent pas la responsabilité de celui par la faute duquel un accident est arrivé, au cas où cette faute a été la cause unique et immédiate de l'accident et qu'une certaine responsabilité naît contre celui dont la faute constatée a déterminé le préjudice.

Il a été décidé, le 22 novembre 1892 (1), que : « la question de savoir si dans les circonstances où deux faits se sont successivement produits, le second est la conséquence directe du premier, rentre dans l'appréciation souveraine des juges du fond ».

De même, la Cour de cassation a déclaré, le 6 février

(1) D. 93, 1, 604.

1894 (1) que : « les juges du fond apprécient souverainement l'existence et la cause du préjudice dont la réparation est demandée..., appréciation qui échappe au contrôle de la Cour de cassation ».

Si le rapport causal est admis en principe, sa recherche donne parfois lieu à des difficultés. Il faut, avons-nous dit, une relation directe et immédiate ; une relation simplement occasionnelle serait insuffisante. Mais comment déterminer avec certitude si l'on est en présence d'un cas ou de l'autre ? D'ailleurs, l'article 1382 est muet à ce sujet et, lors des travaux préparatoires du Code, nul n'a agité cette question. Bertrand de Grenille, par exemple, s'est contenté de déclarer (2) : « Ce n'est pas trop exiger de l'auteur que de l'astreindre à quelques sacrifices pécuniaires pour l'entière indemnité de ce qu'il a fait souffrir par son peu de prudence et son inattention ».

La restriction aux dommages directs et immédiats n'apparaissant que dans les articles 1150 et 1151 relatifs à la responsabilité contractuelle, certains auteurs n'ont pas voulu faire l'application de ce principe à la responsabilité extra-contractuelle qu'ils désirent faire porter sur tous les préjudices quelque imprévus qu'ils soient.

Quant à nous, d'accord en cela avec la jurisprudence, nous croyons qu'il faut également ne rechercher, en matière de responsabilité civile, que les suites directes et immédiates.

(1) S. 94, 1, 309.

(2) Cf. Fernet, *xiii*, p. 475.

Cette dernière condition est nécessaire, mais suffisante. La responsabilité peut donc prendre naissance alors même que la personne lésée n'aurait souffert que par contre-coup. Supposons que la foule, attirée par la vue d'un aéroplane, occasionne des dégâts : l'aviateur sera responsable à moins que le propriétaire n'ait rien fait pour empêcher l'invasion alors qu'au contraire le pilote se sera employé de son mieux pour atteindre ce but.

Nous ne pouvons donc souscrire à la circulaire adressée aux maires par le préfet de la Charente-Inférieure à la suite d'une note du Ministère de l'Intérieur en date du 12 mars 1912, circulaire qui déclare (1) : « L'attention de M. le Ministre de l'Intérieur a été appelée par M. le Ministre de la guerre sur les charges financières que l'administration de la guerre est amenée à supporter lorsqu'un officier aviateur ou un aéronaute atterrit dans la campagne. Les dégâts causés par l'atterrissage lui-même sont en général de peu d'importance, mais, dans la plupart des cas, de nombreux curieux pénètrent dans les champs, endommageant les récoltes qui s'y trouvent. M. le Ministre de la guerre est dès maintenant décidé à rejeter toutes les réclamations qui n'auraient pas pour base le dommage direct causé par l'atterrissage et dont par suite il ne saurait juridiquement assumer la responsabilité. Les propriétaires et les cultivateurs n'auraient donc recours que contre les auteurs mêmes des dégâts ».

(1) *Rev. jur. loc. aér.*; 1912, p. 288.

CHAPITRE II

RESPONSABILITÉ DU FAIT D'AUTRUI

Généralités.

En principe, les fautes étant personnelles, chacun ne répond que de son fait. Ce n'est qu'exceptionnellement que l'on peut admettre la responsabilité du fait d'autrui dans les cas limitativement énumérés dans l'article 1384.

La personnalité des fautes était déjà reconnue du temps des Romains, mais avec quelques dérogations également. Des considérations spéciales venaient d'ailleurs entrer en jeu la plupart du temps. Dans les actions noxales, par exemple, le maître était poursuivi non pas en [qualité de propriétaire, mais en qualité de possesseur et de détenteur de l'esclave qu'il avait *in potestate*.

C'est l'esclave que l'on considérait comme coupable et le *dominus* était tenu d'abandonner l'esclave non par punition, mais pour qu'une sanction puisse être prise contre ce dernier.

Le maître n'était condamné *in solidum* que lorsqu'il avait

contribué au dommage causé, soit directement soit indirectement *si servus sciente domino occidit, in solidum dominum obligat ; ipse enim videtur dominus occidisse* (1).

Dans le cas-précité, l'exception est donc plus apparente que réelle, mais il en est autrement dans l'hypothèse suivante. Le dégât causé au moyen d'un objet jeté par une fenêtre entraînait une action prétorienne contre le locataire, alors même que l'auteur était un tiers lequel, en vertu de la loi Aquilia, aurait dû être seul poursuivi : *Ideo non proprio ex maleficio obligatus intelligitur qui plerumque ob alterius culpam tenetur, aut servi, aut liberi... Cui similis est is qui, ea parte qua vulgo iter fieri solèt, id positum aut suspensum habet quod potest, si acciderit, alicui nocere...* (2)

En droit français, l'article 1384 ne cite que trois cas dérogatoires au principe de la personnalité des fautes :

1° Le père, et la mère, après le décès du mari, sont responsables du dommage causé par leurs enfants mineurs habitant avec eux :

2° Les maîtres et les commettants, du dommage causé par leurs domestiques et préposés dans les fonctions auxquelles ils les ont employés.

3° Les instituteurs et les artisans, du dommage causé par leurs élèves et apprentis pendant le temps qu'ils sont sous leur surveillance.

Vu son importance, nous allons d'abord étudier le

(1) L. 2, pr. D. de Naxal. act.

(2) *Institutes de oblig. quæ quasi ex delict. nasc.*, § 1.

deuxième cas et nous grouperons dans une même section toutes les autres hypothèses.

SECTION PREMIÈRE

Responsabilité des maîtres et des commettants.

Il ne saurait être question dans le cas qui nous occupe ni des ouvriers chargés de la construction des appareils, ni des conducteurs et employés s'occupant d'aéroplanes attachés à des entreprises industrielles ou commerciales : les dispositions qui leur sont applicables sont celles des lois du 9 avril 1898, du 30 juin 1899 et du 31 mars 1905 sur les accidents du travail.

Par contre, le pilote sera considéré comme un préposé toutes les fois qu'il jouera en aviation le même rôle qu'un chauffeur d'automobile, car le Tribunal civil de la Seine a jugé le 2 janvier 1901 (1) que le chauffeur était un domestique et non un employé.

Seront considérés comme maîtres ou commettants tous ceux qui usent d'un aéroplane soit pour leur plaisir soit pour leurs besoins personnels et même pour les besoins de leur commerce ou de leur industrie, à condition toutefois que l'usage de ces aéroplanes ne constitue par lui-

(1) *Gaz. Trib.*, 4 mai 1901.

même une entreprise de transport ou une exploitation commerciale ou industrielle.

Il importe peu que le maître ait ignoré les faits incriminés, les ait défendus ou n'ait même pas pu les empêcher. La cause en est dans cette considération que Treilhard a fait ressortir lors de son exposé des motifs au corps législatif (1) : « Ceux à qui cette responsabilité est imposée ont à s'imputer, pour le moins, les uns de la faiblesse, les autres du mauvais choix, tous de la négligence ».

Cette responsabilité est donc basée souvent sur l'existence d'une faute *in eligendo* afin, dit Pothier, de rendre les maîtres attentifs à ne se servir que de bons domestiques. Toutefois, celui qui est tenu à raison du fait de son préposé a un recours contre ce dernier lequel, en vertu des articles 1382 et 1383 est tenu d'indemniser en principal, intérêts et frais.

Que faut-il décider au sujet d'un pilote qu'un constructeur d'aéroplanes met momentanément à la disposition d'un acheteur. Nous croyons que la responsabilité incombe au fabricant, parce que c'est ce dernier qui a choisi et engagé le pilote alors que l'acheteur n'a fait que subir celui qui lui a été, sinon imposé, du moins envoyé en toute confiance. Or, comme la responsabilité du fait d'autrui est basée principalement sur une présomption de négligence par suite d'un mauvais choix, l'article 1384 sera applicable au constructeur. De plus, c'est généralement ce der-

(1) Fernet, *Recueil complet des travaux préparatoires du Code civil*, t. XIII, p. 468.

nier qui paye les gages, qui retire un bénéfice du louage de services et qui, en fin de compte, peut exercer un contrôle sur son préposé en lui donnant des ordres.

C'est dans ce sens que s'est prononcé la onzième chambre du Tribunal correctionnel de la Seine, le 23 février 1905 (1): « Les personnes que l'on emploie accidentellement et qui sont louées à celui qui s'en sert par leur maître ou patron, ne sont pas les préposés au regard de celui qui les a ainsi louées pour un service déterminé ». Le patron est aussi tenu de la responsabilité lorsqu'il tire bénéfice du louage de services du préposé qu'il met à la disposition de sa clientèle, moyennant une rémunération qu'il perçoit lui-même ; car il agit alors comme un véritable entrepreneur ».

Ce jugement ayant fait l'objet d'un recours en Appel, la Cour de Paris l'a confirmé, le 3 juin 1905 (2), en déclarant : « Le constructeur qui loue à un client un de ses mécaniciens, n'en conserve pas moins le droit de le surveiller et de lui donner des instructions au point de vue de la marche normale de la voiture et des mesures à prendre pour éviter les accidents ».

Pourtant, la 7^e chambre du Tribunal de la Seine (3) a cru voir dans le chauffeur un préposé de l'acheteur qui se trouve dans la voiture, car, dit ce jugement, les rapports de maître à préposé n'impliquent pas seulement le choix et le paiement du second par le premier, mais aussi les liens

(1) *Lois et sports*, août 1905, p. 39.

(2) *Lois et sports*, août 1905, p. 42.

(3) *Journal de Dion-Bouton*, 13 juillet 1907.

corrélatifs d'autorité et d'obéissance, la qualité pour donner des ordres.

En toute hypothèse, il va de soi que la responsabilité devrait être supportée partiellement, ou même complètement, par l'acheteur si ce dernier avait provoqué l'accident, soit par une faute personnelle, soit en donnant des ordres formels au pilote.

Si le pilote est mis à la disposition du propriétaire d'un aéroplane par un établissement d'aviation, ou bien si ce dernier loue l'aéroplane avec le conducteur, les solutions à adopter seront les mêmes que celles indiquées ci-dessus. En matière d'automobilisme, de nombreux arrêts ont été rendus dans ce sens et, entre autres, ceux du Tribunal correctionnel de la Seine (8^e chambre), le 22 février 1905 (1) ; de la Cour de Bordeaux, le 18 novembre 1907 (2) ; de la Cour de cassation, le 3 avril 1908 (3) ; de la Cour d'Aix, le 23 juin 1906 (4), et du Tribunal civil de la Seine, le 27 juin 1907 (5).

Il peut se présenter également l'hypothèse suivante : l'aéroplane est conduit par un mécanicien auquel l'appareil a été confié pour être remis en état de bon fonctionnement. Ce mécanicien doit — de l'avis du Tribunal de com-

(1) *Gazette des Tribunaux*, 7 avril 1905.

(2) *Gazette des Tribunaux*, table au II^e semestre 1908, v^o Automobile, n^o 14.

(3) *Gazette des Tribunaux*, 1908, II^e semestre, 1, 176 ; S. 1909, 1, 423.

(4) *Rec. Marseille*, 1907, 1, 29. Analyse dans la table de la *Gazette des Tribunaux*, II^e semestre, 1906, v^o responsabilité, n^o 17.

(5) *Lois et sports* 1908, p. 3.

merce de la Seine — être considéré comme ayant « entrepris un travail de réparation en vertu, non point d'un contrat de louage de service, mais bien d'une convention d'entreprise de travail et de fournitures ». Cette décision, qui date du 10 octobre 1906, est citée par M. Saintelette à propos de l'automobilisme.

On peut aussi concevoir un intermédiaire se chargeant de vendre un aéroplane, soit neuf, soit surtout d'occasion. A moins que l'appareil n'ait eu un vice caché, la responsabilité semble incomber à l'intermédiaire. En effet, d'une part ce dernier aurait dû se rendre compte de l'état de la machine et, d'autre part, aussi bien le vendeur que l'acheteur pouvaient supposer que l'intermédiaire était compétent en ce qui concerne la conduite de l'appareil.

Enfin, que faut-il décider dans le cas d'un aéroplane prêté à un ami ? Si ce dernier a commis une faute, il est seul responsable ainsi que l'a déclaré le Tribunal de commerce de la Seine, le 12 octobre 1906 (1). Ce serait, au contraire, au propriétaire à supporter les conséquences de l'accident si l'appareil possédait un vice, car alors la responsabilité découlerait non seulement des articles 1382 et 1383, mais encore de l'article 1891 qui énonce : « Lorsque la chose prêtée a des défauts tels, qu'elle puisse causer du préjudice à celui qui s'en sert, le prêteur est responsable, s'il connaissait les défauts, et n'en a pas averti l'emprunteur ».

(1) *Petites Annales du Cycle et de l'Auto*, 1906, p. 239.

Il faut également étendre à l'aviation le jugement que le Tribunal correctionnel de la Seine a rendu le 30 juin 1905 (1) : « Le propriétaire d'une automobile est en faute quand il confie sa voiture à un tiers sans s'être au préalable assuré de la capacité de ce tiers au point de vue de la conduite de l'automobile et de la connaissance des règlements ».

Quelle que soit l'hypothèse envisagée, toutes les fois que l'on voudra invoquer l'article 1384, il ne suffira pas que l'accident ait été provoqué par un préposé, il faudra encore qu'il se soit produit dans l'exercice des fonctions de ce préposé. Ce dernier encourra seul la responsabilité s'il a agi en dehors de ses fonctions. La question est plus délicate s'il a simplement abusé de ses fonctions ou s'il a commis une faute qui lui soit imputable.

Nous devons d'abord faire ressortir que le maître n'est responsable que si l'on est en présence de louage de services et non pas de louage d'ouvrage et d'industrie, ainsi que l'a déclaré le Tribunal de Vervins, le 13 novembre 1908 (2). Il faut, de plus, que le préposé ait été choisi librement, volontairement, et que le commettant ait eu le pouvoir de lui donner des instructions et même des ordres.

Il faut donc que le préjudice se rattache à l'objet du mandat donné et qu'il se soit produit au cours ou à l'occasion de l'exécution de ce mandat. La responsabilité n'existe

(1) D. 1905, 5, 40.

(2) *La loi*, 18 février 1909.

pas en effet pour les faits étrangers aux fonctions du préposé.

La Cour de cassation a dégagé, le 12 décembre 1903 (1), la différence qu'il y avait entre un acte abusif, mais rentrant dans les fonctions d'un préposé et un acte purement personnel à ce dernier : « Attendu que la règle inscrite dans l'article 1384, comporte une limite ; que si la responsabilité qu'édicte cet article est encourue, lorsque dans l'exercice, même abusif de son mandat, le préposé peut être réputé avoir agi pour le compte du commettant, il en est autrement lorsque le préposé a été envisagé par la victime de l'acte dommageable comme agissant, non pour le compte de son commettant, mais pour son compte personnel ».

De même, la Cour de cassation a décidé, le 23 mars 1907 (2) : «... qu'en vertu de l'article 1384 du Code civil, les maîtres ou commettants sont responsables non seulement dans l'exercice normal et régulier des fonctions auxquelles ceux-ci (les préposés) sont employés, mais encore du dommage résultant de l'abus de ces fonctions ».

Un autre arrêt de cassation a pourtant énoncé le 18 décembre 1827 : « Il n'y a lieu de déclarer le maître responsable du fait de son préposé qu'autant que l'imprudence ou négligence de celui-ci est prouvée ».

On peut résumer comme suit le fondement de la responsabilité du commettant : elle se conçoit facilement

(1) D. 1904, 1, 71.

(2) *Gazette des Tribunaux*, 24 août 1907.

toutes les fois qu'en service commandé et dans l'exercice normal de ses fonctions, le préposé ne fait qu'exécuter explicitement ou tacitement l'ordre de son maître. Ce dernier, même en cas d'abus, reste coupable d'avoir mal placé sa confiance et de ne s'être pas suffisamment entouré des précautions nécessaires.

Si le préposé agit pour son compte personnel, il est logique et juste qu'il soit seul à supporter les conséquences de ses actes. Cette hypothèse se présentera, par exemple, quand le pilote utilisera l'aéroplane pour son propre plaisir soit la journée terminée, soit un jour de congé, soit contrairement à l'ordre de rentrer l'appareil ou malgré la défense d'y toucher en l'absence du maître. Il est bien entendu également que la responsabilité du maître serait dégagée si le domestique en question n'était nullement chargé de l'aéroplane.

Un cas qui se présente parfois est celui d'un préposé invitant un de ses amis à l'accompagner dans un vol en dehors de son service. En matière d'automobilisme, la Cour de cassation a déclaré à ce sujet, le 12 décembre 1903 (1), que la victime : « n'ignorait pas d'après les circonstances du fait que son ami avait agi à l'insu du propriétaire de la voiture, qu'en acceptant de monter dans cette voiture il avait entendu se confier non au préposé du maître, mais au mécanicien lui-même agissant, pour son propre compte ; que la personnalité du commettant étant

(1) D. 1904, 1, 70. *Gazette Pal.*, 1904, 1, 140.

restée étrangère à sa détermination il ne saurait être admis à réclamer à ce dernier la réparation du préjudice qu'avait pu lui causer le fait personnel de son camarade ».

S'il y a coexistence de fautes imputables aussi bien au préposé qu'au maître, la partie civilement responsable doit être condamnée solidairement avec celui ou ceux dont elle répond et que, s'il y a plusieurs personnes civilement responsables, elles sont solidairement tenues entre elles.

Si la faute est due uniquement au pilote agissant pour son compte personnel, le maître, dans le cas où il serait condamné en vertu de l'article 1384, aurait un recours pour le tout contre son préposé ; si ce dernier s'est conformé aux ordres reçus, le recours ne saurait se produire ; enfin, on peut concevoir un recours partiel en cas de faute partagée.

SECTION II

Tous autres cas de responsabilité du fait d'autrui.

Si le fils est mineur et habite avec son père, ce dernier sera responsable alors même qu'il allèguerait que le dommage s'est produit en son absence ou malgré sa défense.

Par contre, le père pourra dégager sa responsabilité en prouvant qu'il n'a pu empêcher le préjudice (cinquième alinéa de l'article 1384). De même, il sera admis à faire va-

loir que son enfant était émancipé par le fait même de son mariage (l'émancipation volontaire ne supprimerait pas la responsabilité du père).

Si le fils est muni d'un brevet de pilote, il y aura là aussi une cause d'atténuation en faveur des parents qui sont excusables de s'être fiés en la compétence de leur enfant.

Si ce dernier est majeur, il supporte seul les conséquences de ses actes (article 1123 du Code civil) et le père est irresponsable à moins qu'il ne soit en faute. C'est ainsi qu'il ne devrait pas confier un aéroplane à son fils non muni du certificat, car cette imprudence rentrerait au nombre des quasi-délits de l'article 1383. Enfin, la responsabilité du père subsisterait si l'enfant avait agi en qualité de préposé, car alors c'est le troisième alinéa de l'art. 1384 qui serait applicable.

En matière d'aviation, la responsabilité de l'instituteur aura rarement à intervenir, mais il en sera autrement de l'établissement qui se sera chargé de former des apprentis. A ce sujet, l'application normale de l'article 1384 sera généralement modifiée par des clauses spéciales de non-garantie inscrites dans le contrat même d'apprentissage.

Nous avons traité cette question dans la deuxième partie de notre étude, et nous rappellerons simplement qu'à notre avis, malgré toute stipulation contraire, le professeur et l'école pourront avoir à supporter la réparation partielle ou même totale du préjudice s'il ressort nettement qu'ils ont commis une faute soit personnelle (articles 1382 et 1383) soit en tant que responsables du fait d'autrui (article

1384). Comme les père et mère, les instituteurs et artisans, ils seront déchargés en prouvant qu'ils n'ont pu empêcher le fait dommageable.

Peut-on étendre la responsabilité civile pour fait d'autrui à des cas autres que ceux énumérés dans l'article 1384 ? Non, car en matière exceptionnelle l'on ne peut suppléer au silence des textes.

Ainsi donc, ni le tuteur ni le mari ne sauraient être poursuivis en cette seule qualité. Il en serait autrement si l'on était en présence d'un mandat spécial transformant en preposé soit la personne en tutelle soit la femme, mais alors les règles précédemment énoncées seraient applicables purement et simplement.

De même, si la femme non munie d'un brevet de pilote agissait avec l'autorisation de son mari, ce dernier serait responsable, parce qu'il serait en faute d'après les articles 1382 et 1383.

Dans ce cas, le mari aura à supporter des conséquences différentes suivant le régime matrimonial :

1° S'il y a communauté ou communauté réduite aux acquêts, la victime pourra saisir les biens propres du mari et ceux de la communauté.

2° S'il y a séparation de biens, les biens du mari seront saisissables.

3° S'il y a régime dotal, le recours s'exercera à la fois sur les biens propres du mari et sur les revenus des biens dotaux qui ne sont pas nécessaires aux besoins de la famille.

Ainsi que nous l'avons dit, hormis l'hypothèse signalée, le mari ne sera pas responsable, car il ne répond pas des délits de sa femme : ce n'est que par contre-coup qu'il pourra en souffrir. Là encore, il y a lieu de tenir compte du contrat de mariage :

1° S'il y a communauté ordinaire ou réduite aux acquêts, la victime ne pourra saisir que la nue propriété des biens propres de la femme.

2° S'il y a séparation de biens, ne seront saisissables que la nue propriété des biens de la femme et les $\frac{2}{3}$ des revenus de ces mêmes biens.

3° S'il y a dotalité, le recours s'exercera sur les biens paraphernaux et sur la nue propriété des biens dotaux. Ces derniers seront même saisissables en pleine propriété dès que le droit de jouissance du mari aura cessé.

CHAPITRE III

RESPONSABILITÉ DU FAIT DES CHOSES QU'ON A SOUS SA GARDE

Généralités.

Si l'article 1384 énonce d'une façon très explicite que l'on est responsable des choses que l'on a sous sa garde et si ce principe est admis par tous, il en est autrement de son application.

Nous insisterons tout particulièrement sur ce point, car d'une part, il a soulevé de nombreuses polémiques et, d'autre part, il joue un grand rôle dans la détermination de la responsabilité de l'aviateur. En effet, la plupart du temps ce dernier causera un dommage, non par un fait personnel à proprement parler, mais par l'usage de son aéroplane qui, au point de vue légal, est bien une chose qu'il a sous sa garde.

Toutefois, à ce sujet, on peut concevoir une distinction et se demander si l'article 1384 a bien voulu faire allusion à des objets inanimés. La responsabilité que ces objets peuvent entraîner ne se confond-elle pas avec celle basée sur un fait personnel, car quel dommage un objet inanimé

peut-il causer de son propre chef? Les articles 1384 et 1385 ne s'appliquent-ils pas exclusivement à des êtres animés qui, comme, par exemple, les animaux peuvent agir guidés par leur initiative, mais que leurs maîtres ont eu tort de ne pas surveiller? Ainsi que nous le verrons, cette question préalable a une certaine importance pour aborder les deux théories en présence : l'une traditionnelle et l'autre toute moderne.

SECTION PREMIÈRE

Théorie traditionnelle.

D'après cette théorie, l'idée de faute réelle ou présumée est indispensable pour donner lieu à une responsabilité civile de quelque nature qu'elle soit. La nécessité de cette faute est indiscutable en ce qui concerne un fait personnel, car elle ressort nettement du texte même des articles 1382 et 1383, mais la chose est moins évidente lorsqu'il y a lieu d'appliquer l'article 1384 qui, lui, passe sous silence la faute et ne parle que du dommage causé.

Rappelons d'abord que l'article 1384 fait allusion à des choses que l'on a sous sa garde alors que l'article 1385 ne mentionne que des animaux. Or, dans les travaux préparatoires du Code civil, ainsi que l'a démontré M. Tart, les articles 1384 et 1385 ne formaient qu'un article unique dans la section primitive que Bigot de Préameneu avait

dressée des délits et quasi-délits. Aussi, certains auteurs affirment-ils que dans l'un comme dans l'autre cas, il ne s'agit que d'animaux.

Sans aller aussi loin et pour ne pas être absolu, nous proposerons, quant à nous, un autre critérium. Dès que l'homme prend une part quelconque au fait qui provoque l'accident, c'est-à-dire si ce dernier est causé par une chose mal dirigée par cette personne, ce n'est pas l'article 1384 qui doit être invoqué, mais bien l'article 1382 ou l'article 1383.

L'article 1384 ne devra intervenir que lorsque le dommage a été occasionné directement et exclusivement par la chose sans que celui qui l'a sous sa garde y ait participé de quelque façon que ce soit, autrement dit, sans que sa personnalité ait été en jeu.

La Cour de Dijon semble s'être prononcée dans ce sens, le 22 janvier 1907 (1) : « L'article 1384 n'est applicable que dans les cas où le dommage est causé par la chose inanimée seule, en dehors de la participation de l'homme, mais qu'il en est autrement toutes les fois que cette chose inanimée a causé le dommage au moment où elle était soit actionnée soit dirigée par la main de l'homme dont elle n'était plus alors que l'instrument actif ».

Parlant de l'article 1384, la Cour de Paris a déclaré, le 24 janvier 1906 (2), qu'il ne s'applique que : « lorsqu'il s'agit de choses qui échappent par leur nature à l'action prépondérante de la volonté humaine ».

(1) D. 1910, 2, 132.

(2) D. 1907, 2, 17.

D'un autre côté, la Cour de Rouen a proclamé le 2 avril 1898 (1) : « que le conducteur d'automobile ne saurait encourir de responsabilité qu'autant qu'il ne serait établi qu'il a commis une faute personnelle par inadvertance, imprudence, inattention, négligence ou inobservation des règlements » et ce même arrêt ajoute : « que cette négligence ou cette imprudence soit la cause génératrice certaine de l'accident ».

M. Gaston Bonnefoy (2) dit aussi que l'article 1384 ne doit entrer en jeu que pour les « accidents causés par l'appareil lui-même, en dehors de toute intervention de celui qui s'en sert ».

Ce premier point étant tranché, comment faut-il interpréter l'article 1384 ? De deux choses l'une : ou bien l'art. 1384 est complet par lui-même et indépendant des articles 1382 et 1383 ; ou bien, au contraire, il n'est que le corollaire de ceux-ci, dont il explique et étend la portée à un cas particulier.

Dans le premier cas, on pourrait, en effet, se demander si le législateur n'a pas voulu faire abstraction de la faute puisqu'il l'a passée sous silence, mais, si l'on admet la seconde hypothèse, il va de soi que les dispositions de l'article 1384 ne seraient qu'indicatives et qu'elles seraient précisées et complétées, quant à leurs conditions d'application, par les articles 1382 et 1383. Par voie de conséquence, la responsabilité se trouverait limitée aux faits dommageables dé-

(1) D. 1899, 2, 295.

(2) *Code de l'air*.

coulant soit d'une faute, soit d'une négligence, soit d'une imprudence.

Nous croyons qu'il y a un lien intime et indissoluble entre les trois articles précités, car, dans le cas contraire, ce serait à tort que l'article 1384 figurerait dans le chapitre II, livre III, titre IV, du Code admettant pour rubrique : « Des délits et des quasi-délits. » D'autre part, on ne s'expliquerait pas l'opportunité de la loi du 9 avril 1898 sur les accidents du travail qui n'a pu avoir pour but que d'apporter une dérogation au droit commun, alors qu'elle n'aurait pas eu sa raison d'être si elle n'avait fait que confirmer l'article 1384.

Ainsi donc, l'article 1382 exige la recherche d'un délit ou, comme l'a dit la Cour de Rouen, le 2 avril 1898 (1) d'une « faute personnelle par inadvertance, imprudence, inattention, négligence ou inobservation des règlements ».

L'article 1383 prévoit le quasi-délit et admet l'appréciation des faits qui constituent une infraction aux règles de prudence. C'est dans ce sens qu'ont été portées les décisions du Tribunal correctionnel de la Seine, du 13 mars 1900 (2), et du Tribunal correctionnel de Dieppe, du 29 décembre 1897 (3).

Quant à l'article 1384, la dérogation qu'il apporte à la notion de culpabilité est plus apparente que réelle : ce texte

(1) D. 1899, 2, 295.

(2) *La loi*, 4 mai 1900.

(3) *Moniteur judiciaire de Lyon*, 4 mars 1898.

n'exclut pas la faute, seulement au lieu d'en exiger la preuve, comme dans les articles 1382 et 1383, il présume l'existence de cette faute. C'est donc le renversement de la preuve qui différencie les articles 1382 et 1383 d'une part et l'article 1384 de l'autre, car dans ce dernier cas ce sera à la personne responsable à établir qu'il n'y a pas eu faute, quelque minime qu'elle soit. On retombe alors dans l'admission du cas fortuit, de force majeure ou de faute de la victime, particularités dont nous avons déjà parlé et sur lesquelles, par conséquent, nous n'avons pas à revenir.

Nous repousserons donc même la théorie qui, tout en reconnaissant que l'article 1384 présume une faute, prétend qu'il s'agit d'une présomption légale *juris et de jure*, ne comportant pas la preuve contraire.

A l'appui de notre façon de voir, nous citerons quelques décisions jurisprudentielles. La Chambre des Requêtes a déclaré, le 23 janvier 1908 (1) :

« Attendu...

Que, si aux termes de l'article 1384 du Code civil, on est responsable du dommage causé par le fait des choses que l'on a sous sa garde, cette présomption cède devant la preuve de la faute exclusive de la victime, preuve tirée dans l'espèce des faits et circonstances de la cause ».

La Chambre des Requêtes ayant à statuer, le 25 mars 1908 (2), au sujet d'un incendie provoqué par une batteuse, le fit dans ces termes :

(1) D. 1908, 1, 217.

(2) S. 1910, 1, 17 avec une note de M. Esmein ; D. 1909, 1, 73 avec une note de M. Planiol.

« la présomption de l'article 1384, alinéa 1^{er}, s'élève contre le propriétaire de la machine ; que celui-ci ne peut dès lors s'affranchir des responsabilités entraînées par l'incendie qu'à la condition d'établir, d'une part, que la machine n'était pas sous sa garde ou celle de ses préposés quand le sinistre a éclaté, ou que, d'autre part, il provient du cas fortuit, de la force majeure ou de toute autre cause étrangère. »

Le Tribunal de Paix de Châtel-sur-Moselle parle, lui aussi ; dans son jugement du 2 mars 1906 (1), d'« une présomption de faute qui ne peut disparaître que devant la preuve d'un cas fortuit, de force majeure ou d'une faute de la victime ».

La Cour de cassation a proclamé, le 19 juillet 1870 (2), au sujet de l'explosion d'une chaudière que : « l'existence d'une faute légalement imputable, constitue l'une des conditions essentielles de l'action en responsabilité ».

De même, un arrêt en Cassation, en date du 12 juin 1899, reconnaît qu'un chauffeur d'automobile ne peut être poursuivi du moment qu'il ne peut lui être imputé une faute.

Toutes ces décisions semblent conformes au sens du Code, tel que l'a résumé, devant le corps législatif, le tribun Tarrible, le 19 pluviôse, an XII (3) : « Le dommage, pour qu'il soit sujet à réparation, doit être l'effet d'une

(1) Rapporté par Sainctelette, p. 53.

(2) D. 70, 1, 361.

(3) Fernet, t. XII, p. 477.

faute ou d'une imprudence de la part de quelqu'un ; s'il ne peut être attribué à cette cause, il n'est plus que l'ouvrage du sort dont chacun doit supporter les conséquences ».

Malgré la tendance toute moderne dont nous parlerons ultérieurement, ce principe doit être respecté jusqu'à ce qu'une loi vienne le modifier. C'est ce qu'a très bien su dégager le tribunal civil de la Seine, qui, à propos d'un accident provoqué par la chute d'un aéroplane, a, le 17 juin 1910, formulé : « Que si l'on peut estimer que les aviateurs, maniant des appareils très dangereux pour la sécurité publique, devraient subir tous les risques des accidents causés par eux, c'est au législateur seul qu'il appartient d'en décider ainsi, mais que dans l'état actuel du droit, le tribunal ne peut retenir le délit de blessures par imprudence si la preuve d'une faute ne lui est pas rapportée d'une manière suffisante, suivant le droit commun... »

Nous approuvons également cette conclusion du tribunal de La Châtre qui, faisant allusion à la théorie objective affirme : « Qu'elle n'a pas été dans la pensée du législateur de 1804, et qu'il serait quelque peu arbitraire de vouloir la faire entrer dans le cadre étroit d'un texte précis du Code..... »

Au sujet de cette même théorie, M. Planiol déclare que : « Si cette idée peut être défendue en législation, elle est incompatible avec les textes actuels du Code civil, les rédacteurs n'ayant pas abandonné l'idée de faute dans l'article 1384 ».

Ce même auteur résume comme suit l'esprit du Code :

« Le fait d'une chose dont l'homme est responsable n'est que la conséquence de sa faute ; pour que le dommage puisse engager la responsabilité humaine, il faut qu'on puisse découvrir dans le passé de la chose nuisible un acte de l'homme qui soit la cause initiale de l'acte intervenu et qui s'y soit incorporé ».

M. Saintelette dans son étude sur la responsabilité en matière d'automobilisme exige, lui aussi, une faute et rejette même les tentatives faites pour appliquer, en pareil cas, l'article 1384.

M. Esmein, voyant une analogie entre l'expression « par le fait des choses » et celle « par le fait des personnes », conclut : « le fait dont il s'agit de part et d'autre est un acte, un mouvement actif et propre qui ne peut émaner que d'un être vivant ».

M. Esmein va donc jusqu'à affirmer que les choses inanimées ne sont pas visées par l'article 1384. Notons d'ailleurs que la recherche de l'agent actif du dommage est parfois intervenue en jurisprudence alors que cela semblait ne pas s'imposer. La Chambre des Requêtes a écarté, en effet, l'article 1385, dans son jugement du 6 mai 1901 (1), parce que, déclare-t-elle, « l'accident n'avait pas été occasionné par le fait propre du cheval ».

M. Esmein (2) veut voir dans l'article 1384 non une présomption légale, mais une présomption de l'homme. Il faudrait en déduire que l'aviateur sera dégagé toutes les

(1) S. 1902, 1, 287.

(2) *Note au Sirey*, 1910, 1, 87 et S. 1910, 1, 19.

fois qu'il prouvera qu'il n'a commis aucune faute ou a pris toutes les précautions possibles en se servant de son appareil.

Quant à nous, nous nous déclarons partisan de la théorie traditionnelle. La faute est — et doit rester — la base primordiale de la responsabilité civile. Cet élément est présumé dans l'article 1384 : celui-ci ne s'appliquera qu'au cas où l'accident se sera produit sans le moindre fait propre de l'aviateur qui puisse le rendre poursuivable en vertu des articles 1382 et 1383.

D'autre part, la présomption en question n'est pas absolue : elle cède devant la preuve du cas fortuit, de force majeure ou de faute de la victime. Mais, pour nous — et c'est la seule concession que nous croyons devoir faire aux défenseurs de la théorie objective du risque — nous sommes d'avis de n'admettre que parcimonieusement la preuve contraire de la faute présumée. L'article 1384 se préoccupe, en effet, plus du dommage causé que de la faute commise : il mesure l'étendue de la responsabilité bien plus d'après le préjudice effectif que d'après l'importance de la négligence, laquelle, une fois présumée en tant que génératrice de responsabilité, passe ensuite au second plan.

Le Tribunal civil d'Avignon a, le 5 décembre 1905 (1), émis un avis un peu hybride dans ce sens qu'on y voit un mélange des idées traditionnelles et modernistes : « At-

(1) Sainctelette, p. 33.

tendu... que le législateur a établi une présomption de faute contre le conducteur, qu'il est de toute justice que le propriétaire supporte le dommage plutôt que celui qui en a été la victime ». Nous ne pourrions approuver cette conclusion qu'à la condition de la faire suivre de ce correctif : « à moins que le propriétaire ne prouve d'une façon absolue et indiscutable qu'il y a en cas fortuit, de force majeure ou faute de la victime ». En effet, sans qu'il y ait lieu de rechercher des présomptions graves, précises et concordantes, on ne saurait supposer une présomption de faute contre quelqu'un par cela seul qu'il se sert d'un aéroplane.

Il se présente au sujet de la détention des aéroplanes un point délicat en ce qui concerne les accidents : est-ce au propriétaire ou au pilote à supporter la responsabilité de l'article 1384 lorsqu'il y a lieu de l'appliquer ? Tout dépendra du lien de droit qui existera entre ces deux personnes et, pour concrétiser les idées, nous citerons quelques cas.

Si, par exemple, les organisateurs d'un meeting ont engagé moyennant rétribution et le pilote et son appareil, la responsabilité est uniquement encourue par ces organisateurs et cela en vertu de leur contrat : la recherche de la faute n'a même pas à intervenir.

En dehors de cette responsabilité contractuelle, il va de soi qu'ils seraient encore tenus de réparer les dommages toutes les fois qu'il y aurait faute de leur part en ne prenant pas toutes les précautions nécessaires pour éviter

les accidents. Ils sont dégagés, par contre, lorsque le service d'ordre est assuré par la police et que le préjudice s'est produit à la suite de l'insuffisance de ce service d'ordre.

Les organisateurs ne pourraient pas être poursuivis en responsabilité civile s'ils n'avaient fait qu'engager l'aviateur en laissant à ce dernier le choix de l'appareil ou bien s'ils s'étaient contentés d'établir un concours librement ouvert à tous.

Au sujet de ces divers cas, plusieurs jugements ont été rendus et, entre autres, celui de la quatrième chambre de la Cour de Paris intenté en 1910 (1) par l'Office-Aviation contre la baronne de Laroche. Le Tribunal civil de Grasse eut à statuer le 29 janvier 1912 (2) sur un différend entre les aviateurs ayant pris part au meeting de Cannes en mars avril 1910 et la Ville. Le Tribunal civil de Lodève eut à trancher le 20 décembre 1911 (3) une question relative aux engagements d'un pilote dans une fête d'aviation. Citons enfin les décisions du tribunal de commerce de la Seine du 18 octobre 1911 (4) et du tribunal civil de la Seine du 6 septembre 1905 (5).

(1) *Aéro*, 18 avril 1912.

(2) *Aéro*, 6 février 1912.

(3) *Revr jur. int. de loc. aér.*, mai 1912.

(4) *Revr. jur. int. de loc. aér.*, 1911, p. 333.

(5) *Revue des sports*, 1905, 104.

SECTION II

Théorie moderne.

A côté de la conception classique que nous venons de développer et dont MM. Planiol et Esmein restent les défenseurs les plus autorisés, une autre théorie a essayé de faire prévaloir l'idée exclusive du risque et à substituer à l'élément subjectif de la faute, l'élément objectif du dommage.

Pour des raisons d'équité, Demolombe avait déjà déclaré que c'est plutôt au propriétaire d'une chose à subir les conséquences de sa propriété qu'aux tiers innocents. Cet auteur semble donc insister sur le risque inhérent à la propriété alors que certains ne font allusion qu'au risque créé. Quoi qu'il en soit, la maxime invoquée est à peu près la même: *Ubi emolumentum, ibi onus*.

M. Esmein (1) résume comme suit les conséquences de cette théorie :

« 1° La victime de l'accident n'a aucune preuve à produire pour établir son droit à des dommages et intérêts, si ce n'est la preuve généralement toute faite, que l'accident est le fait de la chose.

2° Le propriétaire ne pourra point, à notre avis, s'exempter de cette obligation légale par une clause formelle insérée

(1) S. 97, 1, 17 *ad notam*.

dans le contrat qu'il conclut avec la personne exposée, dans l'exécution du contrat, à être victime d'un accident de cette espèce.

3° La responsabilité dont il s'agit peut être invoquée à l'encontre du propriétaire, non seulement par les ouvriers qu'il emploie, par ceux qui sont mis en contact avec la chose malfaisante par l'exécution d'un contrat passé avec lui ; mais aussi par toutes personnes ; par celles qui n'ont été mises en contact avec la chose que par un fait ne créant aucun rapport de droit avec le propriétaire ou par le hasard.

— Ainsi, un chasseur se trouve, dans une partie de chasse, à côté d'un autre chasseur, qu'il connaît ou ne connaît pas, mais qui est simplement son compagnon de plaisir. Ce chasseur a un excellent fusil, d'une marque estimée, et dont il se sert sans qu'aucune imprudence puisse lui être reprochée ; il est très habile et très prudent. Il se trouve cependant que cette arme, qui a été soigneusement éprouvée, contient quelque vice de fabrication, quelque défectuosité du métal, si bien que le fusil éclate, blesse ou tue le chasseur voisin. Le propriétaire du fusil serait certainement responsable d'après notre arrêt.

4° En sens inverse, cette responsabilité ne nous paraît pouvoir être invoquée que lorsque la blessure ou la mort, à laquelle l'accident se ramène, a été directement et matériellement causée par la chose elle-même lorsqu'il y a *damnum corpore datum*, comme disaient les jurisconsultes romains. Alors seulement on peut dire (si jamais on peut le

dire en pareil cas), que le dommage a été causé par le fait de la chose, comme le veut l'article 1384. Si le vice de la chose a bien été la cause originelle, mais que la blessure résulte matériellement du contact avec un autre objet, la thèse contenue dans notre arrêt ne serait plus applicable ».

Les causes d'excuse elles-mêmes sont réduites au cas de force majeure de faute de la part de la victime. Quant au cas fortuit admis par M. Saleilles, il est repoussé par M. Josserand (1).

Voici l'opinion de M. Saleilles à ce sujet : « Que l'on suppose quelqu'un qui s'est entouré de toutes les précautions possibles, même de celles que la prudence ordinaire ne lui imposait pas ; non seulement il a été exempt de faute, mais il a fait prévaloir un résultat ; il y a une façon normale et courante de l'atteindre qui comporte toute la somme de précautions usuelles compatibles avec le but à poursuivre ; puis il peut y avoir un surcroît de garanties qui ne sont pas dans les usages ordinaires et courants parce que, pour éviter une chance presque improbable, elles auraient pour effet de compromettre tout le résultat poursuivi. Si donc ce surcroît de garanties a été pris, on ne peut plus dire au fait auquel il correspond que c'est encore un fait d'appropriation des risques, c'est un fait de rejet absolu des risques... Le caractère de faute objective résultant du dommage réalisé se reliant à un fait positif qui en ait été la cause a fait place à l'objectivité d'une diligence

(1) Notes au Dalloz, 1900, 2, 289 ; 1904, 2, 257 ; 1906, 2, 249.

extrême qui écarte à la fois l'idée de faute et l'idée de risque : le délit civil a disparu ».

Le même auteur conclut : « Donc, en prouvant le cas fortuit au sens que j'indique, non pas l'absence de faute, qu'on le remarque bien, mais l'absence de tout rapport de causalité personnelle, on a détruit l'objectivité de la faute ; il n'y a plus faute objective au sens de l'article 1382 ».

M. Josserand (1) motive comme suit ses griefs contre la façon traditionnelle d'interpréter la responsabilité civile :

« Les progrès réalisés par l'industrie, la multiplication des choses inanimées dangereuses, le prodigieux développement du machinisme, se chargent de démasquer l'insuffisance, l'injustice d'une conception qui, grâce à la preuve très délicate, aux recherches subjectives, qu'elle impose au demandeur, laissent sans réparation aucune la responsabilité de l'accident ». M. Josserand s'élève également contre l'accident anonyme « c'est-à-dire celui dont la soudaineté rend la découverte du coupable impossible ».

Du principe ci-dessus l'auteur tire la déduction suivante : « Lorsqu'un dommage est véritablement causé par notre chose, nous sommes toujours et nécessairement tenus de le réparer, quand bien même on ne pourrait songer à nous reprocher aucun acte illicite, aucune omission coupable ».

Dans une note sous un arrêt de Lyon, du 18 janvier 1907 (2), se rapportant à un incendie de récoltes causé par une batteuse mécanique, M. Josserand déclare : « L'idée

(1) De la responsabilité du fait des choses inanimées.

(2) D. 1909, 2, 245.

même de faute a été abandonnée pour être remplacée par la notion concrète et objective du risque », et il ajoute : « Une importante jurisprudence s'est, en effet, formée à ce propos, qui dispense la victime de toute preuve autre que celle d'une relation de cause à effet entre le fonctionnement de la locomobile et le préjudice causé. » L'auteur cherche à protéger les victimes qui sont, dit-il, totalement étrangères à cette force et ont subi passivement le choc.

Quant à M. Saleilles, il entend dégager sa théorie des textes mêmes du Code. Il attribue une portée générale à l'article 1382 lequel embrasserait aussi bien les délits que les quasi-délits, alors que l'article 1383 s'appliquerait au fait objectif d'imprudence et l'article 1384 à tout fait positif ayant occasionné matériellement un dommage quelconque.

Au sujet d'un arrêt de la Cour de cassation du 16 juin 1896 (1), M. Saleilles a écrit : « L'idée de présomption de faute a paru petit à petit inutile, et elle a été remplacée par cette idée : le droit de la victime à une réparation, la relation de la cause à l'effet suffisant pour entraîner la responsabilité ».

Seulement, ainsi que nous l'avons déjà fait remarquer, cet auteur accorde au propriétaire le droit de fournir la preuve contraire alors que la plupart des partisans de la théorie du risque ne l'admettent dans aucun cas. Ceux qui se montrent aussi absolus invoquent la similitude entre les

(1) D. 97, 1, 433.

articles 1384 et 1385 puisque, disent-ils, l'article 1385 rejette la preuve contraire, il doit en être de même pour l'article 1384.

M. Cézar-Bru, dans son cours de droit civil de 1911 (1), émet également l'avis suivant : « Toute question de responsabilité indique une question de satisfaction ; l'équilibre a été rompu. Il faut que la victime et l'opinion publique jugent la réparation nécessaire et la trouvent suffisante. Cela est juste, mais alors la théorie de la faute toute seule est insuffisante ; le problème de la responsabilité envisagé sous l'angle de la faute de l'article 1382 ne s'est jamais préoccupé que de l'auteur du préjudice, et il n'est pas douteux que le problème complet de la responsabilité doit se préoccuper non pas seulement de l'auteur du préjudice, mais aussi de la victime... »

M. Cézar-Bru reconnaît que la jurisprudence continue à exiger la faute, mais il ajoute : « Seulement, au lieu de cantonner l'idée de faute dans le domaine psychologique, elle l'étend et en fait, ainsi que l'a dit M. Planiol, un « Protée » en ce sens que la jurisprudence fait résulter la faute des circonstances mêmes du fait préjudiciable ». Quant à nous, nous ne croyons pas devoir souscrire même à cette conception atténuée du risque objectif.

Faisant allusion à un arrêt de la Cour de cassation du 16 juin 1896 (2), M. Ballot-Beaupré déclare, dans son discours du centenaire du Code civil :

(1) *Faculté de Toulouse.*

(2) D. 97, 1, 433.

« C'était le dernier terme de l'évolution : il ne restait plus qu'à confirmer législativement la théorie du risque professionnel ».

Notons en passant que l'on a essayé d'étayer parfois cette théorie du risque professionnel avec de subtils arguments. C'est ainsi, par exemple, que M. Sauzet (1) a voulu étendre la responsabilité contractuelle au cas qui nous occupe. Puisque, dit-il, dans l'hypothèse de locomotion par chemin de fer, on considère que la compagnie s'est engagée implicitement à transporter sains et saufs les voyageurs, ne peut-on pas affirmer de même que le patron doit assurer la validité de l'ouvrier ? Cette façon de voir fut maintes fois repoussée et nous n'en voulons pour preuve que l'arrêt de la Cour de cassation en date du 10 novembre 1884 (2).

En ce qui concerne le louage de service, M. Labbé a cherché à corriger la théorie de M. Sauzet et, en matière de transports, M. Chavegrin, sous un arrêt de la cour de Paris (3), distingue deux cas. Ou bien l'accident a été tel que le voyageur a été un être inerte, incapable d'empêcher ce qui s'est produit, et alors ce voyageur peut être assimilé à un colis et la compagnie est seule responsable ; ou bien le voyageur jouissait de son libre arbitre et a provoqué le malheur par son propre fait et alors la responsabilité con-

(1) Les responsabilités des patrons vis-à-vis des ouvriers dans les accidents industriels.

(2) S. 85, 1, 129.

(3) S. 96, 2, 225.

tractuelle disparaît pour laisser place à l'application pure et simple de l'article 1382.

Si la conception ci-dessus était exacte, on comprend aisément que dans certains cas elle présenterait de l'intérêt en aviation, mais nous avons de nombreuses critiques à faire à cette thèse. D'abord, la responsabilité contractuelle ne peut naître que d'une convention à ce sujet, laquelle d'ailleurs ne promet qu'une surveillance attentive ; mais, comme l'accident peut se produire en dehors de tout manquement, la victime aura une preuve à établir. Ensuite, si l'on admet en faveur d'un passager à bord d'un aéroplane une responsabilité contractuelle élargie, il ne saurait en être de même de ceux qui circulent sur terre et qui auraient à souffrir d'un préjudice causé par un aviateur : ces victimes ne pourraient invoquer que l'article 1382. Or, il serait injuste de leur donner une action en recours moindre que celle qui serait octroyée à des personnes qui ont volontairement accepté de courir les risques inhérents à un transport aérien. Remarquons enfin que si l'on admettait cette façon de voir, les pilotes auraient vite fait de se dégager de toute responsabilité et cela par la simple insertion d'une clause de non-garantie.

La théorie objective du risque n'est, du reste, pas envisagée de la même manière par tous ceux qui en veulent répandre le principe, car les uns préconisent le risque absolu, les autres le risque forfaitaire et quelques-uns le risque mitigé.

Le risque absolu se fonde sur une idée que le *Bulletin de*

la Société d'Etudes Législatives résume dans cette phrase : « Celui des deux adversaires qui doit payer n'est-ce pas celui qui a introduit dans la circulation un engin périlleux et qui retire de cet engin du profit et du plaisir plutôt que celui qui a été la victime de cette introduction ».

Le risque forfaitaire intervient principalement dans l'ordre professionnel et cela depuis la loi du 9 avril 1898. Il est basé non sur un risque inhérent à la propriété, mais sur une idée d'entreprise. Dans l'industrie, le patron crée le risque et l'impose pour ainsi dire à ses ouvriers, d'où naissance de liens juridiques spéciaux entre les personnes en présence. Comme on l'a très justement fait remarquer, le forfait n'est, dans ces conditions, que le correctif et la soupape de sûreté du risque professionnel.

En ce qui concerne le risque mitigé, il est difficile d'établir une unité de règle, car il s'appuie alternativement sur la théorie du risque et sur celle de la faute, selon les circonstances et la gravité de la faute des parties. Il convient de critiquer ce mélange hybride de responsabilité personnelle fondée sur la faute et de responsabilité impersonnelle fondée sur le risque. La société d'Etudes Législatives, d'une part, MM. Besnard et Dauthy, d'autre part, ont, en matière d'automobilisme proposé une théorie de ce genre édictant une responsabilité sans faute lors des cas fortuits.

Avant 1870, la jurisprudence avait toujours reconnu la nécessité de la faute, mais, depuis cette époque, l'on trouve quelques décisions en sens contraire, décisions dont nous citerons quelques-unes. Un arrêt de Lyon du 25 avril 1899

déclare que les choses inanimées sont régies non par l'article 1382, mais bien par l'article 1384 et que la victime n'a pas à prouver de faute.

Parlant des choses que l'on a sous sa garde et auxquelles l'article 1384 fait allusion, la cour de Chambéry tire la conclusion plus catégorique : « qu'il s'ensuit qu'en ce cas spécial la responsabilité n'est pas subordonnée à l'idée subjective de faute comme dans les articles 1382 et 1383, mais bien à l'idée objective de dommages... » De même, le tribunal de Lannion a, le 5 décembre 1905, dégagé le principe d'une responsabilité *in re*.

A propos d'un incendie provoqué par une batteuse, on trouve dans le jugement de la cour de Lyon, du 18 janvier 1907 (1), le passage suivant : « L'article 1384, n° 1, renferme le principe de la responsabilité des choses inanimées en général, et cette responsabilité trouve son fondement moins dans une faute présumée par la loi, que dans la création du risque que fait courir à la société l'introduction d'une chose dangereuse ».

La Cour de Rouen a déclaré également, le 6 avril 1908 (2) : « Attendu qu'une voiture automobile étant par elle-même un appareil dangereux pour la circulation, il y a lieu d'exiger de son conducteur le maximum de l'attention, de la prudence et de la prévoyance ».

Enfin, le juge de paix de Cambrin rendit, le 26 mai 1911, la décision suivante concernant des dégâts occasionnés par

(1) D. 1909, 2, 245.

(2) *Gaz. Trib.*, 2, 380.

le pilote Legrand en atterrissant, avec un aéroplane Bréguet, dans un champ de blé d'un sieur Pluquin :

« Attendu qu'aux termes de l'article 1384 du Code civil, on est responsable du dommage causé par les choses que l'on a sous sa garde ; qu'il est de jurisprudence constante que cette responsabilité existe sans qu'il y ait à prouver une faute à la charge du propriétaire ou du gardien de la chose inanimée qui a occasionné le dommage ;

Attendu, en effet, qu'à la différence des articles 1382 et 1383 du Code civil, qui n'obligent à réparation qu'en cas de faute imputable à l'auteur du préjudice, l'article 1384, présume une responsabilité de plein droit pour le dommage causé par les choses dont on a la garde, sans exiger en même temps la preuve d'une faute ; qu'en équité d'ailleurs, ainsi que les commentateurs l'ont fait observer justement, le risque doit être supporté par celui qui lui a donné la force, la direction dommageable et qui, en un mot, a créé un risque pour ses semblables ; que celui qui se sert d'une chose est responsable parce que, retirant les avantages de sa chose, il doit, à titre de contre-partie, indemniser autrui si la chose dont il jouit cause un préjudice ;

Attendu que cette responsabilité ne peut être évitée qu'autant que le propriétaire ou gardien de la chose inanimée prouve l'existence d'un cas fortuit ou de force majeure, ou encore une faute de la victime ;

Attendu que, d'après Bréguet, le cas fortuit ou de force majeure qu'il invoque résulterait d'un fonctionnement défectueux du moteur qui aurait nécessité son arrêt et l'atter-

rissage de l'appareil ; mais attendu que le cas fortuit ne saurait résulter d'un vice ou défaut de construction de la chose, même occulte et impossible à prévoir ; que ce vice de construction de défaut de fonctionnement d'un appareil, alors même que toutes les précautions les plus minutieuses auraient été prises, constitue simplement un risque inhérent à la possession de la chose, risque dont le propriétaire ne peut être admis à se décharger ;

Attendu qu'il est bon d'observer, à ce point de vue, que la locomotion aérienne, quelques progrès qu'elle ait réalisés au cours des dernières années, n'est point encore parvenue à un état de sécurité absolue ; qu'elle comporte, dans le fonctionnement du moteur ou des appareils de commande ou de direction des causes spéciales de danger, tant pour les pilotes que pour les tiers ; que les aviateurs font courir les plus grands risques à autrui, sans compter les risques effrayants qu'ils courent eux-mêmes, et que, si l'aviation constitue un droit pour ceux qui s'y livrent, elle comporte à leur charge des risques particuliers dont ils ne peuvent juridiquement se décharger, leur droit personnel ne pouvant évidemment nuire aux droits d'autrui ;

Attendu qu'on ne saurait davantage soutenir, en l'espèce, qu'il y a force majeure ; que la force majeure, en effet, ne pourrait s'entendre que d'une action soudaine et imprévue des forces de la nature, comme la foudre ou une tempête soudaine mettant l'appareil hors d'usage et d'état de se conduire ;

Attendu, enfin, qu'il n'existe aucune faute imputable au

demandeur Pluquin, et qu'il n'en est point allégué du reste par Bréguet, que la responsabilité de Bréguet est donc entière ;

Attendu que l'on peut ajouter, en tant que besoin, que le pilote de Bréguet était absolument sans droit à atterrir dans un champ appartenant à Pluquin, sans autorisation préalable de celui-ci ; qu'en ce faisant, il portait atteinte au droit exclusif du demandeur sur l'immeuble en question, résultant de son titre de propriétaire, conformément aux articles 544, 545 et 546 du Code civil ; qu'il commettait ainsi une faute indiscutable entraînant à sa charge la réparation du préjudice causé ;

Attendu que Bréguet soutient n'être point responsable de la totalité du dommage occasionné aux champs et récoltes de Pluquin, prétendant ne devoir en tous cas que le préjudice causé par l'appareil de manière immédiate ;

Mais, attendu que Pluquin allègue et demande à prouver qu'immédiatement après l'atterrissage, il aurait offert à Legrand de transporter l'aéroplane sur un terrain vague à l'usage de briqueterie ou sur la route, ou, en tous cas, dans un labour continu où les dégâts eussent été moindres, ce en quoi Legrand se serait opposé, disant que la maison Bréguet solderait le dommage ;

Attendu que ces faits sont pertinents, admissibles et concluants ; que la preuve offerte peut être utile à la manifestation de la vérité et à la solution du litige ; qu'il y a lieu de l'ordonner ».

Le juge de paix de Courbevoie déclara également un aéronaute responsable, en vertu de l'article 1384, des dégâts causés à des fleurs par un atterrissage du ballon. Cette décision a d'ailleurs été confirmée par un jugement du Tribunal de la Seine du 14 décembre 1901 (1).

Nous ne reviendrons pas sur la réfutation de la théorie du risque, car nous l'avons fait incidemment en développant la théorie traditionnelle de la faute subjective. Nous rappellerons simplement que la responsabilité civile conçue sans l'idée de la moindre faute est dans le fond injuste, qu'elle va à l'encontre de l'esprit et même des textes de la loi et enfin qu'elle se fonde, soit sur le risque inhérent à la propriété, soit sur le risque créé, risques qui supposent une chose nuisant par elle-même en dehors de toute intervention personnelle. Or, la responsabilité implique une action, un mouvement dont l'agent actif est généralement le gardien, c'est-à-dire celui qui se sert de la chose, qui exerce sur elle son autorité, sa direction et qui en tire profit, autrement dit celui qui en est responsable toutes les fois que l'on pourra présumer une faute *in vigilando*, mais qui sera dégagé en prouvant le cas fortuit, de force majeure ou de faute de la victime.

Quant à la constatation de la faute, du dommage et de la relation entre ces deux éléments, elle sera laissée à l'appréciation souveraine du juge du fond. Il en est de même pour la fixation des dommages-intérêts qui pourront

(1) *Revue juridique intern. de loc. aér.*, 1911, p. 268.

être abaissés dans le cas où la faute se rapprocherait d'un cas fortuit.

Il faudra également appliquer le droit commun en ce qui concerne l'effet de la chose jugée, le désistement, la transaction et la prescription de 30 ans.

QUATRIÈME PARTIE

Responsabilité pénale.

GÉNÉRALITÉS

Lorsqu'un fait trouble l'ordre social et constitue soit un crime, soit un délit, soit simplement une contravention, il rend son auteur passible de peines prescrites par la loi : c'est ce qui constitue la responsabilité pénale.

Dans le cas qui nous intéresse, il n'y a guère à supposer que des délits et des contraventions, car les crimes ne sont généralement pas commis à l'occasion de l'aviation : ils ne sauraient donc s'y rattacher que d'une façon tout à fait indirecte.

La responsabilité pénale comporte des éléments matériels et moraux que nous allons succinctement énumérer.

Les éléments matériels sont les suivants :

1° Un fait personnel, car, pénalement, nul n'est responsable du fait d'autrui. Ainsi ni la femme, ni l'enfant mineur, ni le préposé n'engagent la responsabilité des personnes dont ils dépendent.

Toutefois, en matière de voitures, de vélocipèdes et d'automobiles, il a été jugé (1) que le propriétaire est pénalement responsable de la contravention aux lois et règlements, que cette inobservation provienne de leur fait personnel ou de celui de leurs préposés. On peut donc admettre qu'il doit en être de même en aviation.

2° Un fait positif de participation, car la coopération à l'action ne saurait consister dans un fait négatif, comme est celui de « ne pas faire » ou de « laisser faire ». Cette règle comporte pourtant de justes limites et c'est aux tribunaux à dégager les éléments de fait. En principe, dès qu'une faute est commise, la responsabilité est engagée, sans qu'il y ait lieu de rechercher, à ce point de vue du moins, si des fautes ou des négligences ne sont pas imputables à d'autres personnes.

On peut donc étendre à la vente des aéroplanes, la décision du tribunal correctionnel d'Alais en date du 18 novembre 1887 (2) relative aux chaudières. Alors même que ces dernières auraient été acceptées à la suite d'une épreuve réglementaire, la responsabilité pénale du constructeur ne serait pas entièrement couverte au cas où une explosion ayant entraîné blessure ou mort d'homme, et due à un vice de construction, viendrait ultérieurement à se produire. La responsabilité du constructeur, du moins, reste entière pour ceux des vices cachés, qui ne pouvant se

(1) Cr. c. 20 février 1874, 13 ; juillet, 1893, D. P. 94, 1, 250 ; Cr. 3 fév. 1906, D. P. 1906, 1, 184.

(2) *Gaz. Pal.*, 87, 2, 558.

révéler qu'à la suite d'un usage plus ou moins long, ont dû échapper à l'examen du service du contrôle.

Parmi les éléments moraux, nous citerons :

1° L'intelligence et la volonté, car, ainsi que l'a dit M. Garraud (1) : « pour être imputable à quelqu'un, l'infraction doit avoir sa cause dans une volonté intelligente et libre, car il ne peut y avoir de culpabilité et, par conséquent, de coupable qu'à cette condition. »

Parlant toujours de l'intelligence et de la volonté, M. Garraud (2) ajoute : « L'absence de l'une ou de l'autre, quel que soit le caractère de l'infraction, quelque minime qu'en soit la peine, a pour conséquence de faire disparaître le crime, le délit ou la contravention, parce qu'elle a pour conséquence de faire disparaître toute faute, et qu'il ne peut y avoir de coupable que lorsqu'il existe au moins une faute ».

Le cas de force majeure et la contrainte dégagent donc la responsabilité pénale. A côté des excuses absolutoires, il y aura également des excuses atténuantes.

2° L'intention ou la conscience de la violation d'une prescription de la loi pénale, élément qui ne se confond pas avec l'intelligence et la volonté. Toutefois, si l'intention est essentielle pour tout crime et tout délit, elle n'est pas nécessaire quand il s'agit de simples contraventions. De plus, la loi pénale peut déroger soit expressément soit implicitement à ce principe de la recherche de l'intention, mais il

(1) T. I, n. 190, p. 311.

(2) T. I, n° 227, p. 374.

n'en est pas moins vrai, qu'à de très rares exceptions près, comme en matière de délits de blessures ou d'homicide par imprudence, cet élément est un des principaux.

En dehors des cas d'irresponsabilité pénale que nous venons de passer en revue, il convient de signaler qu'en ce qui concerne la simple tentative, elle ne peut pas être réprimée quand il s'agira de contraventions et pour les délits elle ne le sera que si elle est déclarée punissable par une disposition spéciale de la loi.

Le droit commun aura également à s'appliquer pour toutes les questions de circonstances atténuantes, de récidive, de complicité et de concours d'infractions.

En matière de contraventions, il ne saurait se concevoir de complicité, mais il en est autrement pour les délits et les crimes. L'article 59 et les suivants auront à intervenir toutes les fois que la complicité résultera de la provocation, de dons, de promesses ou de menaces.

Si entre les personnes intéressées il existe un lien de subordination, il y aura complicité par abus d'autorité, laquelle complicité entraîne une responsabilité plus grande encore.

Il peut d'ailleurs se présenter des cas complexes. Par exemple, en cas d'accident, le pilote, considéré comme préposé, a-t-il à obéir aux ordres donnés par son maître et peut-on considérer ce dernier comme ayant usé d'abus d'autorité ? Nous croyons que non, car le pilote n'est pas un simple domestique, il est en plus un technicien : s'il est tenu de se conformer aux instructions purement matérielles,

il peut et doit refuser de mettre à exécution un ordre contraire à la bonne conduite de l'aéroplane. Ce n'est que dans l'hypothèse où le maître aurait eu recours à des menaces, qu'il y aurait lieu de reconnaître la complicité.

Quant à la solidarité, elle résultera de l'article 55 du Code pénal : « Tous les individus condamnés pour un même crime ou pour un même délit, seront tenus solidairement des amendes, des restitutions, des dommages-intérêts et des frais. »

CHAPITRE PREMIER

CONTRAVENTIONS

Les contraventions naissent à la suite d'infractions punies par les lois des peines de police.

Actuellement, il n'existe que fort peu de règles concernant la circulation aérienne et se rapportant aux précautions à prendre et aux conditions techniques à remplir pour l'usage des aéroplanes.

En matière d'aéronautique, on peut cependant trouver quelques ordonnances spéciales et, entre autres, celle du 23 avril 1784 (1) de Pierre Lenoir, Lieutenant général de la Ville, vicomté et Prévoté de Paris, ordonnance dont le principal passage est le suivant :

« Sur ce qu'il nous a été remontré par le Procureur du Roi qu'il s'est fait à Paris et dans les environs plusieurs expériences avec des machines aérostatiques auxquelles on adapte des réchauds à esprit de vin, de l'Artifice et autres matières capables de mettre le feu ; que ces aérostats dont

1) *Auto*, 2 janvier 1909.

quelques-uns sont tombés dans les Tuileries, sur le quai des Théatins et autres endroits pourraient également tomber sur des chantiers, dans des greniers et autres lieux remplis de matières combustibles où ils pourraient causer des incendies dont il serait difficile d'arrêter les progrès ; que pour prévenir les accidents il importe d'arrêter la fabrication et l'usage de semblables machines, même de tous aérostats que voudraient entreprendre et enlever des personnes sans connaissances ni capacité ; qu'il lui parait encore important de faire précéder les expériences que voudraient faire les personnes savantes et éclairées des permissions dont la réquisition nous mettrait à la portée de prendre au préalable les précautions nécessaires.

Pourquoi il requiert qu'il y soit pour nous pourvu.

Nous, faisant droit sur le réquisitoire du procureur du Roi faisons très expresses inhibitions et défenses à toutes personnes de quelque qualité et condition qu'elles soient de fabriquer et faire enlever des ballons et autres machines aérostatiques auxquels seraient adaptés des réchauds à esprit de vin, de l'Artifice et autres matières dangereuses pour le feu.

Ordonnons que ceux qui voudraient faire enlever d'autres ballons aérostatiques seront préalablement tenus d'en demander et obtenir la permission, laquelle ne pourra être accordée qu'à des personnes d'une expérience et d'une capacité bien reconnues et contiendra le lieu, le jour et l'heure auxquels pourront être faites les dites expériences ;

le tout à peine contre les contrevenants de cinq cents livres d'amende. Mandons, etc... »

De même, on peut rappeler pour mémoire l'ordonnance du 21 août 1819 du comte Anglès, Ministre d'Etat, préfet de police, ordonnance qui prévoit l'emploi d'un parachute, interdit tout foyer suspendu, fixe le départ au plus tard dans la dernière heure qui précède le lever du soleil et enfin qui renvoie les ascensions pour après la rentrée des récoltes.

Vu l'évolution de la science de l'aviation, ces textes n'ont plus d'intérêt et il conviendrait d'édicter de nouveaux règlements spéciaux.

Divers projets ont été proposés et, parmi les plus importants, nous mentionnerons celui que l'Aéro-Club de France a présenté le 17 mars 1910 au Ministre des Travaux Publics et dont nous reproduisons ci-dessous le texte.

Avant projet. — Le Comité directeur de l'Aéro-Club de France, Société reconnue d'utilité publique, a, sur la proposition de son vice-président, M. Léon Barthou, invité la Commission du Contentieux et des Etudes juridiques à réunir les éléments utiles et pratiques d'une discussion pouvant permettre l'élaboration rapide d'un projet de réglementation de navigation aérienne.

Dans la séance du 24 janvier 1910, sous la présidence de M. Armengaud jeune, ingénieur-conseil, M. Guillaume Desouches, Vice-Président, avoué de l'Aéro-Club, a déposé un projet de navigation aérienne dont il est l'auteur.

Ce projet est aujourd'hui soumis à l'approbation de M. le

Ministre des Travaux publics avec les modifications apportées au cours des discussions auxquelles l'examen de ce projet a donné lieu dans les séances des 4, 11, 18 et 25 février, 4 et 25 mars 1910, et les adjonctions votées sur la proposition de M. Passion relativement à la réglementation de la circulation des ballons libres,

Ce projet répond à la nécessité d'établir dès à présent, en vue du développement prochain de la navigation aérienne, les règles de police qui devront s'imposer à tous sur le territoire national dans l'intérêt des aéronautes, des aviateurs et des tiers.

La Commission s'est inspirée de cette idée que, pour faire œuvre pratique, il fallait respecter les droits acquis et ne pas modifier les règles de droits établies.

Règlement de la circulation aérienne.

Titre préliminaire. Art. 1^{er}. — Les dispositions du présent règlement sont applicables aux navires aériens actionnés par un moteur et susceptibles d'une dirigeabilité habituelle.

Art. 2. — La circulation des ballons libres n'est soumise qu'aux prescriptions des articles 8, 9, 22, 23, 24, 25, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41 et 42 du présent règlement.

Titre I. — De la circulation aérienne.

Art. 3. — Au-dessus des propriétés non closes la circulation aérienne est libre.

Au-dessus des propriétés closes, il est interdit de circuler à moins de cinquante mètres de hauteur ou de stationner à moins de cinq cents mètres de hauteur.

Art. 4. — Toute construction lourde ou légère, ou tout obstacle s'élevant à plus de cinquante mètres au-dessus du sol doit, du coucher au lever du soleil, être garni de lumières blanches tous les cinquante mètres, de façon à en indiquer la hauteur et le faite dans toutes les directions.

Art. 5. — Tous fils électriques ou tous câbles, tendus à plus de trente mètres du sol, doivent être munis tous les cent vingt mètres au minimum, à leur hauteur de suspension, pendant le jour de petits drapeaux blancs, pendant la nuit de lumières blanches visibles dans toutes les directions.

Art. 6. — Les compagnies de chemin de fer doivent inscrire sur le toit de chacune de leurs gares le nom de la localité en lettres blanches ayant au moins 0 m. 80 de hauteur et 0 m. 10 de largeur.

Art. 7. — Les appareils de locomotion aérienne ne peuvent, sans une autorisation de l'administration municipale, circuler au-dessus des villes, ils doivent les contourner.

Art. 8. — Les navires aériens ne doivent jeter, comme lest, que, des matières liquides ou pulvérulentes.

Il est interdit de laisser tomber des matières dangereuses salissantes, telles qu'essences, huiles, cambouis, etc., etc.

Art. 9. — Les navires aériens doivent s'écarter des ballons libres. Ils doivent régler leur marche d'après l'examen des flammes portées par le ballon libre conformément aux prescriptions de l'article 22 ci-dessous.

En aucun cas, les navires aériens ne doivent croiser un ballon libre à moins de cent mètres au-dessus ou au-dessous dans le plan vertical et à sa droite dans le plan horizontal.

Art. 10. — Tout appareil de locomotion aérienne plus lourd que l'air doit la liberté du passage aux ballons dirigeables quelles que soient ses dispositions de route.

Art. 11. — Les navires aériens se rencontrant dans l'atmosphère doivent passer à la droite l'un de l'autre.

Art. 12. — Si le vent est perceptible, libre passage est dû à celui qui vient avec le vent arrière.

Art. 13. — Le navire aérien, qui voit venir sur sa droite un autre navire aérien dans le même plan atmosphérique, doit passer à sa droite à plus de cinquante mètres au-dessus de celui-ci.

Art. 14. — Tout navire aérien qui en dépasse un autre doit passer à sa droite à plus de cinquante mètres et, en hauteur, dans un plan atmosphérique supérieur de cinquante mètres à celui dans lequel évolue le navire qu'il dépasse.

Art. 15. — Tout navire aérien qui se dispose à en passer ou en croiser un autre doit l'en avertir par un son de trompe ou de sifflet.

Art. 16. — Tout navire aérien qui prend ses disposi-

tions de départ ou d'atterrissage donne trois sons de trompe ou de sifflet.

Art. 17. — Tout navire aérien en plein vol, qui doit virer à gauche, ou descendre un plan atmosphérique inférieur à celui où il marche, donne deux sons de trompe ou de sifflet.

S'il prend ses dispositions pour virer à droite ou s'élever dans un plan supérieur, il donne quatre sons de trompe ou de sifflet.

Art. 18. — Dès le coucher du soleil, les navires aériens portent des feux à chacune de leurs extrémités en largeur, en longueur et en hauteur, savoir : dans la largeur, un feu rouge à l'extrémité gauche, et un feu vert à l'extrémité droite ; ces feux ne peuvent être vus que de côté : à chacune de leurs extrémités en longueur et en hauteur, les navires aériens portent un feu blanc pouvant être vu de tous côtés.

Art. 19. — Pour les ballons dirigeables, les feux en longueur sont placés aux extrémités de la nacelle et sont doublés verticalement à un mètre d'intervalle.

Art. 20. — Dans les ports d'accès, dont il sera question ci-après, les feux ne doivent être éteints la nuit que lorsque les navires aériens sont entrés dans les hangars.

Art. 21. — En temps de brume, le départ de tous navires aériens est interdit.

Les navires aériens surpris en cours de route par la brume devront signaler leur approche par des sons de trompes ou de sifflets fréquents et espacés.

Art. 22. — Les ballons libres doivent porter, aux deux parties diamétralement opposées de leur filet, deux flammes : l'une aux couleurs de la nationalité du ballon, l'autre de fantaisie. Ces flammes doivent être d'un tissu assez léger pour flotter au vent dès que le ballon descend et d'une longueur minima de 2 m. 50 pour permettre aux autres navires aériens de se rendre ainsi compte à une distance suffisante des mouvements du ballon libre.

Art. 23. — Les ballons libres doivent, à moins de force majeure, s'abstenir de toute manœuvre pouvant provoquer un changement d'altitude dès qu'ils se trouvent en vue d'un autre navire aérien.

Art. 24. — Pendant la nuit, les ballons libres doivent agiter un feu blanc dès qu'ils aperçoivent les feux d'un autre navire aérien et indiquer leur montée en l'agitant verticalement et leur descente en l'agitant horizontalement.

Art. 25. — Les ballons libres doivent se maintenir à une altitude suffisante pour éviter toute collision ou tout traînage de nature à provoquer des dégâts.

Titre II. Des ports d'accès. — *Art. 26.* — Il peut être créé par les municipalités ou par des particuliers, des ports d'accès dans la banlieue des agglomérations. Ces municipalités ou ces particuliers pourront percevoir des droits de stationnement ou d'atterrissage.

Art. 27. — Les ports d'accès devront avoir une superficie libre de toute bâtisse d'au moins 20 hectares, sans

que la plus petite dimension soit inférieure à 300 mètres et la pente supérieure à 5 0/0.

Aux quatre principales extrémités, il sera élevé des pylônes d'un mètre carré au sommet et de six mètres de hauteur au-dessus du sol.

Sur le sommet de chaque pylône, il sera, le jour, hissé un drapeau blanc et rouge, et, le soir, allumé en surface plane, face au ciel, un cercle lumineux d'un mètre de diamètre.

Les drapeaux seront amenés et les feux seront éteints en cas d'encombrement de la surface exigée libre.

Titre III. Ports d'attaches et formalités de circulation. —

Art. 28. — On entend par port d'attache d'un navire aérien le chef-lieu d'arrondissement minéralogique sur les registres duquel le propriétaire a fait inscrire sa déclaration de mise en circulation.

Art. 29. — Il est délivré par le service compétent un récépissé de la déclaration de mise en circulation.

La déclaration est portée à sa date sur un registre spécial.

Le numéro d'ordre de la déclaration sur ce registre constitue, avec l'indication du chef-lieu de l'arrondissement minéralogique, l'immatriculation du navire aérien. Ce numéro d'ordre est porté sur le récépissé.

Le navire aérien doit être muni, en place visible, d'une plaque de métal gravée donnant le nom et l'adresse du propriétaire, la lettre de l'arrondissement minéralogique et le numéro d'ordre du registre des déclarations.

Le récépissé doit être présenté à toutes réquisitions des agents ou représentants de la force publique.

Les navires aériens doivent porter en caractère d'une hauteur d'environ 0 m. 75 et d'une largeur de trait d'environ 0 m. 06 le numéro d'ordre du registre des déclarations et la lettre du chef-lieu d'arrondissement minéralogique. Cette inscription sera faite sur deux côtés opposés de la nacelle pour les ballons dirigeables ou libres et des deux côtés et à un endroit apparent pour les appareils plus lourds que l'air.

Art. 30. — Les ballons dirigeables ou les ballons libres doivent porter le pavillon national de façon visible dans les cordages.

Les navires aériens plus lourds que l'air doivent porter les couleurs nationales sur leurs gouvernails vertical et horizontal.

Art. 31. — Le propriétaire qui voyage avec un pilote, des aérostiers ou des passagers, ou qui laisse voyager sur son navire aérien un pilote, des aérostiers ou des passagers doit tenir un rôle d'équipage et de passagers.

Art. 32. — Le rôle d'équipage et de passagers énonce le nom du navire aérien, son port d'attache, son numéro matricule, les noms et adresses du propriétaire et du constructeur, les noms, prénoms, lieu de naissance, domicile, grades et qualités de toutes les personnes à bord.

Art. 33. — La teneur du rôle d'équipage au jour du départ est déposée à la mairie de la commune du lieu du départ.

Art. 34. — A l'étranger, les consuls de France reçoivent les doubles des rôles d'équipages et de passagers, ainsi que les déclarations de mise en circulation. Ces dernières, pour être valables, doivent être réitérées dans un chef-lieu d'arrondissement minéralogique de France.

Art. 35. — Nul ne peut diriger un navire aérien s'il n'a acquis un brevet de pilote de la catégorie correspondante.

Art. 36. — Les enfants mineurs ne peuvent se livrer aux exercices de la navigation aérienne sans le consentement de leur père, mère ou tuteur ou, à leur défaut, le consentement du juge de paix.

Art. 37. — Le brevet de pilote est décerné par M. le Ministre des travaux publics sur présentation de l'Aéro-Club de France, après avis conforme de la commission technique compétente de l'Aéro-Club de France.

Titre IV. Franchises, droits d'octroi, pénalités, livret de contraventions. — *Art. 38.* — Tout navire aérien qui atterrit est affranchi de tous droits d'entrée sur son essence et ses huiles ou graisses, à moins, toutefois, qu'il n'ait fait constater leur quantité à l'atterrissage.

Art. 39. — Il est interdit de transporter des explosifs en navire aérien : une simple tolérance est permise pour cent cartouches de chasse par fusil.

Art. 40. — Toutes contraventions aux prescriptions du présent règlement seront poursuivies conformément à la loi.

Art. 41. — Toute condamnation est portée, non seule-

ment sur le plunitif du greffier du tribunal de simple police, mais encore sur un livret spécial remis au propriétaire du navire aérien par l'ingénieur du chef-lieu d'arrondissement minéralogique avec le récépissé de la déclaration de mise en circulation.

Art. 42. — A terre le propriétaire du navire aérien (ou en son absence le pilote) doit à toutes réquisitions présenter :

- 1° Le récépissé de déclaration de mise en circulation ;
- 2° Le brevet de pilote ;
- 3° Le livret de contravention ;
- 4° Le rôle d'équipage et des passagers.

M. Augagneur exposa également le 18 novembre 1911 à M. le Président de la République les raisons de l'élaboration d'une réglementation appropriée et qui avait trait aux questions suivantes :

Titre I. — Des permis de navigation et du certificat de navigabilité.

Titre II. — De la conduite des aéronefs et du brevet d'aptitude.

Titre III. — De la circulation des aéronefs, des règles d'atterrissage, des zones de survol.

Titre IV. — Des règles à observer lors du départ, de l'atterrissage et en cours de route.

Titre V. — Des aéronefs publics.

Titre VI. — Dispositions diverses.

Annexe :

- 1° Des feux ;
- 2° Des signaux phoniques ;
- 3° Des règles de route et de manœuvre ;
- 4° Des signaux d'atterrissage et de détresse ;
- 5° De l'emploi du lest.

Jusqu'à nos jours, on peut dire que les règlements de police applicables aux aviateurs sont en très petit nombre. Pourtant, Védrynes s'est vu infliger une contravention le 30 janvier 1912 pour avoir enfreint l'arrêté de M. Lépine interdisant le jet de tout papier ou prospectus sur la voie publique, dans la ville de Paris.

De même, M. le Préfet de la Seine a édicté l'ordonnance suivante :

« *Art. 1^{er}.* — Il est interdit aux pilotes d'aéronefs d'atterrir dans l'enceinte de la Ville de Paris.

En ce qui concerne les communes du département de la Seine, il est également interdit d'y atterrir à moins de 500 mètres des agglomérations, exception faite pour les champs d'aviation autorisés par l'administration et aux jours et heures indiqués par elle.

Art. 2. — Les appareils d'aviation ne pourront survoler la ville de Paris et les communes du département de la Seine qu'en se tenant à une hauteur telle qu'en cas d'arrêt du moteur, ils puissent, descendant en vol plané, atterrir en dehors des agglomérations.

En cas d'atterrissage dans le département de la Seine sur un emplacement autre que celui des champs d'aviation autorisés, le pilote ne pourra effectuer un nouveau départ

qu'après avoir obtenu de nous une autorisation spéciale.

Art. 3. — Le directeur de la police municipale et les agents placés sous ses ordres, l'inspecteur divisionnaire de la circulation et des transports, l'ingénieur en chef des mines de l'arrondissement de Paris et les agents placés sous ses ordres, le colonel commandant la Légion de gendarmerie de la Seine, les commissaires de police de la Ville de Paris, les maires et les commissaires de police des communes du département de la Seine, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution de la présente ordonnance qui sera publiée et affichée ».

On s'est demandé si l'on pouvait appliquer aux aéroplanes le décret du 10 mars 1899 qui vise surtout les automobiles. Le doute provient de ce que l'article 1^{er} de ce décret énonce : « Est soumise aux prescriptions du présent règlement la circulation sur la voie publique des moteurs mécaniques autres que ceux servant à l'exploitation des voies ferrées. » Il semble donc, ainsi que M. Bonnefoy l'a fait remarquer (1), que ce texte s'applique aux aéroplanes, mais dans la seule hypothèse où, lors du départ et de l'atterrissage, ils circulent sur la voie publique.

Passons maintenant en revue les quelques articles du Code pénal qui — en matière de contraventions — peuvent concerner l'aviation.

Art. 471. — Seront punis d'amende, depuis 1 franc jusqu'à 5 francs inclusivement :

(1) *Code de l'air*, p. 153.

§ 12. — Ceux qui imprudemment auront jeté des immondices sur quelque personne ;

§ 13. — Cens qui, n'étant ni propriétaires, ni usufruitiers, ni locataires, ni fermiers, ni jouissant d'un terrain ou d'un droit de passage, ou qui, n'étant agents ni préposés d'aucune de ces personnes, seront entrés et auront passé sur ce terrain, ou sur une partie de ce terrain, s'il est préparé ou ensemencé.

Art. 475. — Seront punis d'amende, depuis 6 francs jusqu'à 10 francs inclusivement :

§ 8. — Ceux qui auraient jeté des pierres ou d'autres corps durs ou immondices contre les maisons, édifices et clôtures d'autrui ou dans les jardins ou enclos, et ceux qui auraient volontairement jeté des corps durs ou immondices sur quelqu'un.

§ 9. — Ceux qui, n'étant propriétaires, usufruitiers ni jouissant d'un terrain ou d'un droit de passage, y sont entrés et y ont passé dans le temps où ce terrain était chargé de grains en tuyau, de raisins ou autres fruits mûrs ou voisins de la maturité.

Dans ces deux articles du Code pénal, il faut étendre le mot d'immondices aux huiles, cambouis et résidus qui constituent des corps salissants.

L'atterrissage doit également être regardé comme une entrée ou un passage sur le terrain d'autrui et — ainsi que l'a fait remarquer M. Garraud (1) — le propriétaire n'aura

(1) *Traité théorique et pratique de droit pénal français*, t. VI, n° 2828.

pas à faire ressortir l'existence d'un préjudice, car il suffira de prouver le simple fait du passage.

Il va de soi que si l'atterrissage avait été autorisé, il ne ferait pas encourir les amendes prévues par les articles 471 et 475. Il en serait de même si l'atterrissage n'avait pas été volontaire, que cette descente ait été provoquée à la suite d'un accident, d'un cas fortuit, de force majeure ou même d'une faute quelconque du pilote. La Cour de cassation s'est d'ailleurs prononcée dans ce sens le 14 août 1852 (1).

En ce qui concerne les terrains préparés et ensemençés, on leur a assimilé les prairies naturelles ou herbages que l'on fait paître. Cette conclusion se déduit de deux arrêts de la Cour de cassation, l'une en date du 16 mars 1869 (2), l'autre du 6 mars 1887 (3).

Quant au sol inculte, il n'en est pas fait allusion dans le Code pénal, ce qui prouve qu'on peut le traverser sans encourir aucune peine ou amende.

Nous devons encore attirer l'attention sur l'article 479 dont le deuxième paragraphe énonce que seront punis d'une amende de 11 à 15 francs inclusivement : « Ceux qui auront occasionné la mort ou la blessure des animaux ou bestiaux appartenant à autrui, par l'effet de la divagation

(1) D. 52, 5, 194.

(2) D. P. 67, 5, 129.

(3) P. fr. 87, 1, 191.

des fous ou furieux ou d'animaux malfaisants ou féroces, ou par la rapidité, ou la mauvaise direction ou le chargement excessif des voitures, chevaux, bêtes de trait, de charge ou de monture ». On peut, en effet, étendre aux aéroplanes ce qui est dit pour les voitures.

CHAPITRE II

DÉLITS

Dans une acception spéciale, le délit, opposé à la contravention, est le fait puni à raison d'une faute intentionnelle et entraînant des peines correctionnelles. Il ne faut donc pas confondre le délit tel que nous venons de le définir ni avec le délit, *lato sensu*, impliquant simplement une infraction à la loi pénale, ni avec le délit civil constitué par un fait causant un dommage à autrui et commis avec l'intention de nuire.

Il n'y a guère que deux articles du Code pénal qu'on puisse invoquer pour proclamer les aviateurs responsables des délits par homicide, blessures et coups involontaires.

Art. 319. — « Quiconque, par maladresse, imprudence, inattention négligence ou inobservation des règlements, aura commis involontairement un homicide ou en aura été involontairement la cause, sera puni d'un emprisonnement de trois mois à deux ans, et d'une amende de 50 francs à 600 francs ».

Art. 320. — « S'il n'est résulté du défaut d'adresse ou de précaution que des blessures ou coups, le coupable sera puni de six jours à deux mois d'emprisonnement et d'une amende de 16 francs à 100 francs, ou de l'une de ces peines seulement ».

Dans un autre ordre d'idées, on pourrait concevoir également l'application du deuxième alinéa de l'article 184 : « Tout individu qui se sera introduit à l'aide de menaces ou de violences dans le domicile d'un citoyen, sera puni d'un emprisonnement de six jours à trois mois et d'une amende de 16 francs à 200 francs. »

Revenons aux articles 319 et 320 qui peuvent entrer en jeu qu'il s'agisse soit du départ, soit de vol, soit de l'atterrissage. La victime aura toutefois à prouver l'existence d'une faute et un rapport de causalité entre l'infraction et dommage causé (1). La responsabilité pénale sera donc assez difficile à établir, car les accidents ont souvent pour cause l'imperfection des appareils, la force des éléments à vaincre et les lois inéluctables de la physique plutôt qu'une faute.

Il peut se présenter un cas d'application tout à fait spécial des articles 319 et 320 dans l'hypothèse où une personne refuserait de prêter secours ou d'aller en chercher, malgré la demande de l'aviateur, mais encore faudrait-il que ce soit en grande partie par la faute du prévenu que ce

(1) *Rev. jur. inter. de loc. aér.*, 1910, p. 69. (Le délit d'imprudence et l'aviation.)

secours soit devenu nécessaire. Un cas analogue a été tranché par la Cour de cassation qui, le 7 janvier 1859 (1), a condamné un aubergiste en vertu de l'article 319 pour avoir refusé de donner des soins. La même conclusion se déduit d'un jugement rendu le 26 mai 1886 à Besançon (2).

De même, et *a fortiori*, l'abus de droit peut ouvrir un recours basé sur les articles 319 et 320 : ainsi un propriétaire qui a élevé sur son terrain des ouvrages d'art dans le seul but de nuire, sera responsable de la mort ou des blessures qu'il aura provoquées même indirectement.

Nous allons citer quelques décisions jurisprudentielles se rapportant à la question du délit pénal.]

La Cour d'Appel de Limoges, dans un arrêt du 16 mars 1911, a confirmé la peine d'un mois de prison avec sursis et de 200 francs d'amende prononcée par le Tribunal de Limoges contre l'aviateur Baillot, de Lyon, dont l'aéroplane tua une fillette et blessa deux garçonnets au cours d'une expérience.

L'aviateur Loridan avait, lors d'un départ, effrayé un cheval lequel renversa son conducteur et lui brisa une jambe. Loridan fut poursuivi en vertu de l'article 320 du Code pénal, mais le tribunal correctionnel d'Epernay rendit, le 14 décembre 1911 (3), le jugement suivant :

« Attendu que, contrairement aux prétentions de Jacquemard, il n'apparaît pas au tribunal que Loridan ait

(1) D. 59, 1, 46.

(2) *Gaz. Trib.*, 15 juin 1886.

(3) *Rev. jur. int. loc. aér.*, 1912, p. 243.

commis une faute, en l'espèce une imprudence, en prenant son vol au milieu d'un champ d'où il ne pouvait apercevoir la voiture conduite par Jacquemard ; que l'aéroplano, dont le moteur n'était pas plus bruyant que celui d'une automobile, était à environ 200 ou 250 mètres de la voiture, et que dès lors Loridan à cette distance ne pouvait prévoir que le cheval serait effrayé : Attendu d'ailleurs que Loridan, bien que pilote habile et expérimenté, était à la merci d'un remous de l'air et qu'il a pu être entraîné dans une direction qu'il n'avait pas choisie ; que dans l'état actuel de l'aviation, il est bien difficile de déterminer s'il y a eu faute ou cas de force majeure, la science n'ayant pu encore créer des appareils capables de maîtriser les forces de l'atmosphère ; que dans tous les cas le doute doit bénéficier au prévenu ».

Par contre, le tribunal correctionnel de la Seine (1) a condamné à 50 francs d'amende un aviateur qui, en prenant son départ, avait blessé une personne de passage dans une sente ouverte à l'accès du public. Voici, d'ailleurs, une partie de ce jugement :

« Attendu que la responsabilité de l'aviateur apparaît dans ce fait que, pilote encore inexpérimenté, il faisait son apprentissage et que, non seulement il n'a pas pris toutes les précautions nécessaires, mais qu'il a commis une imprudence en s'approchant inconsidérément, pour prendre son départ, d'un sentier où le public était admis à passer ;

(1) Décision citée par M. Schmoll. « L'aviation devant la justice *Rev. jur. de loc. aér.*, 1913.

Attendu, en effet, que si, le 3 septembre 1908, le Gouverneur militaire de Paris a autorisé l'utilisation pour les aviateurs du terrain d'Issy-les-Moulineaux, dans sa partie située au sud de la sente en question, le règlement porte d'une façon précise que cette sente devra rester en tout temps accessible au public admis à traverser le champ de manœuvre ainsi que la victime était autorisée à le faire ;

Attendu que si l'aviateur n'avait transgressé des instructions en se rapprochant trop près de cette sente, et même en empiétant sur elle, l'accident ne se serait pas produit, car il lui appartenait de prendre toutes les mesures nécessaires pour éviter tout accident... »

Une autre décision du tribunal correctionnel de la Seine, du 17 juin 1910 (1), déclara l'aviateur Blanck irresponsable des blessures causées à deux spectateurs lors de la chute de son aéroplane. Les principaux motifs de cette décision sont les suivants :

« Attendu qu'il est d'autant plus difficile au tribunal de déterminer quand un aviateur doit être considéré comme inexpérimenté qu'aucun diplôme spécial n'était à cette époque obligatoire pour lui permettre de prendre part au concours d'aviation ; que sa maladresse n'apparaît pas non plus de façon évidente ; que si certains témoins ont déclaré que le monoplane allait dès le début trop à droite et que l'aviateur ne paraissait pas en être maître, le tribunal n'a pas les éléments nécessaires pour dire si cette fausse direc-

(1) *Rev. jur. int. de loc. aér.*, 1910, p. 184.

tion était la conséquence de l'inhabilité de l'aviateur ou l'effet du vent ou de remous aériens produits par une cause quelconque, constatation qu'une expertise serait au surplus, à l'heure actuelle, impuissante à établir ;

Attendu que les terribles catastrophes survenues depuis moins d'un an aux aviateurs les plus expérimentés, montrent que la science de l'aviation est encore à ses débuts et que les pilotes sont souvent aux prises avec des forces qu'ils sont loin d'être parvenus à discipliner, qu'ainsi, à Bétheny, l'un des plus célèbres et des plus habiles d'entre eux fut, dans les mêmes conditions, projeté dans la piste réservée aux spectateurs ;

Que si l'on peut estimer que les aviateurs maniant des appareils très dangereux pour la sécurité publique, devraient subir les risques des accidents causés par eux, c'est aux législateurs qu'il appartient de décider ainsi ; mais que, dans l'état actuel du droit, le tribunal ne peut retenir le délit de blessures par imprudence, si la preuve d'une faute ne lui est pas rapportée d'une manière suffisante suivant le droit commun ».

Au sujet de la même affaire, le tribunal correctionnel de la Seine a eu également à se prononcer sur l'assignation dirigée en même temps contre le président du conseil d'administration de la Compagnie d'aviation, qui n'aurait pas pris les précautions nécessaires pour empêcher l'accident. L'irresponsabilité fut déclarée en ces termes :

« Attendu qu'il n'est nullement démontré au tribunal que ces mesures eussent obtenu l'effet désiré et que l'avia-

teur qui parcourt l'espace dans tous les sens eût été arrêté par ces obstacles illusoires ou n'eût pas franchi une distance plus grande, mise entre lui et les spectateurs.

Qu'il est donc impossible de dire qu'il y a eu défaut de précautions, par cette raison qu'on ne peut déterminer d'une façon décisive les précautions nécessaires qui auraient dû être prises. Que le public doit certainement être protégé contre les sortes d'expériences susceptibles de causer des catastrophes, mais qu'en l'absence de règlements édictés après avis des techniciens et de la preuve d'une faute spéciale à sa charge, le Tribunal ne peut décider que de La Gatinerie, qui remplissait les fonctions de président de la Compagnie d'aviation, a commis une imprudence ou une négligence en raison d'un accident qu'il n'était pas de son pouvoir de prévenir ».

Il nous reste à signaler la loi du 17 juillet 1908 se rapportant au délit de fuite et qui semble pouvoir être invoquée contre les aviateurs. Voici le texte de cette loi :

« Tout conducteur d'un véhicule quelconque qui, sachant que ce véhicule vient de causer ou d'occasionner un accident, ne se sera pas arrêté, et aura ainsi tenté d'échapper à la responsabilité pénale ou civile qu'il peut avoir encourue, sera puni de 6 jours à 2 mois de prison, et d'une amende de 16 francs à 500 francs, sans préjudice des peines contre les crimes ou délits qui se seraient joints à celui-ci.

Dans le cas où il y aurait lieu, en outre, à l'application des articles 319 et 320 du Code pénal, les pénalités encourues aux termes de ces articles seraient portées au double.

Les dispositions de l'article 463 du Code pénal sont applicables au délit prévu par la présente loi. »

Nous croyons pouvoir considérer un aéroplane comme un véhicule quelconque puisque ce dernier terme doit, d'après les travaux de la Commission du Sénat, être entendu au sens étymologique et comprendre tout ce qui sert au transport.

Le délit de fuite nécessite quatre éléments essentiels :

1° Un accident ;

2° Une relation de cause à effet entre l'accident et l'aéroplane ;

3° La connaissance de l'accident ;

4° L'absence d'arrêt.

Une fois ces conditions réunies, le délit prend naissance *ipso facto*, alors même que l'accident serait de nature à ne donner lieu qu'à une simple contravention.

La loi en ajoutant : « sans préjudice des peines contre les crimes ou délits qui seraient joints à celui-ci » a voulu viser la règle du non-cumul des peines et y apporter une dérogation quant aux crimes et délits, car en ce qui concerne les contraventions, elles sont cumulables aux termes mêmes du droit commun.

La tentative de fuite ne sera pas punie, car d'une part, la tentative en général n'entraîne jamais de responsabilité en matière de contravention et, d'autre part, pour les délits, elle n'est réprimée que lorsqu'elle est déclarée punissable par une disposition spéciale. Or, rien de semblable n'a été prévu pour la loi du 17 juillet 1908.

On peut envisager l'hypothèse d'une récidive qu'il s'agisse d'infractions simples ou d'infractions accompagnées du délit de fuite, ce dernier étant en concours soit avec une contravention ou un délit ordinaire, soit avec un homicide ou des blessures par imprudence. On appliquera alors les règles ordinaires à chaque infraction comme si elle était seule ; toutefois il faudra tenir compte non seulement de la récidive, mais encore du § 2 de la loi du 12 juillet 1908 toutes les fois que la fuite accompagnera des blessures ou un homicide par imprudence.

La disposition de ce deuxième paragraphe de la loi du 17 juillet 1908 est une dérogation à l'article 365 du Code d'Instruction criminelle qui, dans son dernier alinéa faisant allusion au concours d'infractions, déclare : « En cas de conviction de plusieurs crimes ou délits, la peine la plus forte sera seule prononcée ».

CONCLUSION

Nous n'insisterons pas sur le prodigieux avenir qui est réservé à l'aviation, car nous y avons fait allusion dans notre introduction. Il importait simplement de faire ressortir les nombreuses questions de responsabilité que cette science nouvelle avait soulevées tout en ne leur apportant pas toujours une solution unique et décisive, à la fois respectueuse de la doctrine et soucieuse du développement auquel toute activité humaine, utile et légitime, a le droit d'aspirer.

Nous avons tour à tour passé en revue les problèmes de la nature juridique de l'air, de la responsabilité contractuelle, de la responsabilité civile et enfin de la responsabilité pénale. Nous nous sommes proposé de dégager les principes généraux sans nous attarder aux cas d'espèce qui doivent être laissés à l'appréciation souveraine des juges. En condensant ainsi notre thèse, nous avons cru la faire bénéficier d'une précision plus grande en faisant nôtre la maxime : *Non multa, sed multum*.

Nous avons essayé de prouver que l'espace n'étant pas

susceptible de propriété, l'atmosphère était libre et que seule la théorie de l'abus de droit pouvait restreindre les droits des aviateurs vis-à-vis des propriétaires terriens comme réciproquement d'ailleurs.

En ce qui concerne la responsabilité contractuelle, le droit commun trouve son application toute naturelle. Les quelques cas particuliers ont été du reste succinctement envisagés.

La responsabilité civile, la plus importante de toutes peut-être, a été étudiée d'une façon approfondie, dans ses éléments constitutifs. Nous avons vu qu'il fallait s'en tenir à la traditionnelle conception de la faute et repousser les tendances modernistes qui militent en faveur du risque soit créé soit inhérent à la propriété.

La responsabilité pénale, découlant uniquement de textes formels à ce sujet, présente moins de difficultés, quoique son interprétation ait également donné lieu à des décisions jurisprudentielles assez différentes les unes des autres.

Etant donnée l'insuffisance des lois actuelles en matière d'aviation, il est à souhaiter que le législateur vienne combler cette lacune. Toutefois, en attendant ce Code de l'air, il ne faut pas se croire autorisé à appliquer aux aviateurs un régime d'exception. Les cas de responsabilité sont déjà suffisamment nombreux pour que l'on ne cherche pas à les augmenter encore contre ceux qui contribuent à l'essor d'une des plus belles inventions de notre siècle.

Certes, les aéroplanes occasionnent de multiples accidents, mais il faut surtout en chercher les causes, afin de

supprimer celles-ci ou d'en diminuer les effets. Le résultat auquel on est arrivé est déjà si satisfaisant que si l'on dressait actuellement une statistique, elle différerait certainement de celle que le Commandant Renard avait présentée en 1911 à une conférence, faite à l'Ecole supérieure d'aéronautique. A notre avis, en effet, le pourcentage des cas fortuits et de force majeure l'emporterait sur celui des accidents provenant du fait personnel de l'aviateur.

Voici le tableau du commandant Renard :

25 0/0 ou manque d'aptitude des pilotes.

13 0/0 à l'insuffisance d'éducation.

6 0/0 à l'excès de virtuosité.

6 0/0 à l'imprudence et à l'imprévoyance.

13 0/0 à une faute dans la conception de l'appareil ou de ses divers détails.

20 0/0 au défaut de solidité des appareils.

17 0/0 à l'atmosphère et à ses remous.

Le rôle du législateur est donc de pallier dans la mesure du possible à toutes ces causes d'accidents ; d'une part, en exigeant un brevet d'aptitude très sérieux, et, d'autre part, en créant un certificat de navigabilité aérienne à la suite d'épreuves faites consciencieusement dans des laboratoires spéciaux et par des personnes particulièrement compétentes.

Il appartient aussi à tous les groupements s'occupant d'aviation d'édicter des règles de circulation aérienne. Comme exemple, nous citerons celle établie par la Commission Aérienne Mixte, lors de la grande semaine de Champagne de 1909. Voici ce texte :

« Deux appareils d'aviation qui, se rapprochant l'un de l'autre, sont exposés à entrer en collision, doivent toujours prendre leur droite.

Ils doivent, en outre, passer à une distance d'au moins 50 mètres l'un de l'autre.

Ils ne sont libérés de ces obligations que s'ils se trouvent à des altitudes différant de plus de 50 mètres.

Dérogation. — Dans un concours, les commissaires sportifs peuvent réduire à 25 mètres la distance de 50 mètres précitée.

Dans le cas de dirigeables, ceux-ci devront s'éviter à une distance d'au moins 500 mètres. Ils ne sont libérés de ces obligations que s'ils se trouvent à des altitudes différant de plus de 150 mètres.

Applications. — 1^{er} exemple : « Deux aéroplanes marchant parallèlement en sens contraire viennent à la rencontre l'un de l'autre ». Chacun doit prendre sa droite et passer à 50 mètres de l'autre au minimum.

2^e exemple : « Deux aéroplanes marchant dans le même sens, celui qui se trouve en arrière veut doubler l'autre » : L'aéroplane qui se trouve en arrière doit doubler celui qui le précède en passant à sa droite à une distance de 50 mètres au moins.

3^e exemple : « Deux aéroplanes suivent des routes qui se croisent ». Ils doivent manœuvrer de telle façon qu'au moment du croisement chacun ait pris sa droite, c'est-à-dire ait laissé l'autre à sa gauche.

Eclairage pendant la nuit, ou par un temps de brume.

Tout appareil circulant la nuit ou par un temps de brume doit être muni :

D'un feu vert à droite; d'un feu rouge à gauche ; d'un phare blanc placé à l'avant en dessous.

Le feu vert et le feu rouge doivent être visibles vers l'avant et latéralement.

La lueur projetée par le phare blanc doit être dirigée obliquement en avant et vers le bas.

Enfin, étant donné que les cas fortuits et de force majeure sont inévitables tout comme d'ailleurs pratiquement une foule d'accidents, il faut en couvrir les risques tant par rapport aux aviateurs qu'aux tiers. A cet effet, l'assurance, sous toutes ses formes, nous paraît résoudre élégamment le problème. L'assurance doit se concevoir aussi bien pour l'incendie, pour les dégâts à l'appareil même que pour les risques individuels ou causés aux tiers.

A titre d'indication, nous donnerons quelques tarifs qui auraient d'ailleurs besoin d'être complétés.

La Compagnie Générale d'Assurance contre l'Incendie, consent les conditions suivantes :

1° Aéroplanes en concours dans les champs d'aviation.

	Durée de l'épreuve		
	15 jours	1 mois	3 mois
Bâtiments.....	6 ‰	8 ‰	10 ‰
Aéroplanes et tous ob- jets dans ces bâtiments..	6 ‰	8 ‰	10 ‰
Recours du voisin.....	1,5 ‰	2 ‰	2,5 ‰

La Compagnie stipule parfois qu'elle jouira d'une franchise d'avarie de 100 francs par aéroplane quels que soient la cause et le montant des dommages éprouvés.

2° Aéroplanes en évolution en l'air, à terre, en repos sous les hangars, etc., à l'exclusion de courses et de concours.

Appareils 12 0/00.

Moteurs 12 0/00.

Recours des voisins 3 0/00.

Il est prévu une franchise d'avarie de 1 0 00 avec un minimum de 100 francs par appareil.

En ce qui concerne les risques causés aux tiers pendant un meeting, le Compagnie « L'Abeille » consentit une assurance spéciale à l'occasion d'une séance d'aviation à Pamiers (Ariège). Elle garantit pour 2 jours (les 27 et 28 août 1911) et moyennant une redevance de 175 francs, jusqu'à 20.000 francs par victime et 100.000 francs par accident quel que fût le nombre des victimes, ces chiffres étant limitatifs de la garantie.

Pour les accidents causés aux tiers en dehors des concours, la Compagnie Générale d'Assurances contre les accidents exige une prime de 600 francs par appareil et par an pour une garantie de 50.000 francs et avec une franchise de 200 francs pour les accidents matériels.

L'assurance individuelle des pilotes est consentie par la Compagnie « moyennant 75 0/00 et avec une limite de garantie de 50.000 francs. »

Notons en passant que les règles de l'assurance mari-

time doivent être rejetées et que ce sont celles contre les dommages ordinaires qui doivent intervenir (1).

Sans entrer dans le détail des genres de polices et du fonds de garantie dont beaucoup se sont préoccupés, qu'il nous soit simplement permis de terminer en exprimant le vœu qu'en matière d'aviation, l'assurance incendie, individuelle, mixte et directe, se développe et se généralise à un point tel qu'elle vienne couvrir, dans l'intérêt des individus et de la collectivité, les risques inhérents à la libre circulation des aéroplanes.

(1) Cf. *Congrès de Vérone*, 1910. Clunet, 1911. p. 363.

Vu le Doyen,
F. LARNAUDE.

Vu le Président de la thèse,
R. PIEDELIÈVRE.

Vu et permis d'imprimer,
Le Vice-Recteur de l'Académie de Paris.
L. LIARD.

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION.	1
-----------------------	---

PREMIÈRE PARTIE

NOTION JURIDIQUE DE L'ESPACE AÉRIEN ET LES ESPACES DE RESPONSABILITÉ

GÉNÉRALITÉS	13
CHAPITRE I. — Etude de l'article 552	17
SECTION I. — Traduction de la lettre de l'article 552	17
SECTION II. — Interprétation des sens de l'article 552	22
CHAPITRE II. — Notre théorie :	50
SECTION I. — Son énoncé et son fondement	50
SECTION II. — Conséquences qui s'en dégagent	55

DEUXIÈME PARTIE

RESPONSABILITÉ CONTRACTUELLE ET QUASI-CONTRACTUELLE

CHAPITRE I. — Responsabilité contractuelle	65
Généralités	65
Vente	66
Contrat d'apprentissage	72
Contrat de transport	74
CHAPITRE II. — Responsabilité quasi-contractuelle.	76

TROISIÈME PARTIE

RESPONSABILITÉ CIVILE

GÉNÉRALITÉS	79
CHAPITRE I. — Responsabilité du fait personnel.	81
SECTION I. — La faute	82
SECTION II. — L'imputabilité	90
SECTION III. — Le dommage	96
CHAPITRE II. — Responsabilité du fait d'autrui.	110
GÉNÉRALITÉS	110
SECTION I. — Responsabilité des maîtres et des commettants	112
SECTION II. — Tous autres cas de responsabilité du fait d'autrui	120
CHAPITRE III. — Responsabilité du fait des choses qu'on a sous sa garde.	124
GÉNÉRALITÉS	124
SECTION I. — Théorie traditionnelle	125
SECTION II. — Théorie moderne	136

QUATRIÈME PARTIE

RESPONSABILITÉ PÉNALE

GÉNÉRALITÉS	151
CHAPITRE I. — Contraventions.	156
CHAPITRE II. — Délits	173
CONCLUSION	183

